

Raad van de gemeente Beesel
Postbus 4750
5953 ZK REUVER

Gemeente Beesel
INGEKOMEN

15 SEP. 2026
NR.....

Datum
9 september 2026

Ons nummer
202200751/1/R2

Uw kenmerk

Inlichtingen



Onderwerp
Limburg
Inpassingsplan "Opwaardering Maaslijn"

Procedure
Beroep

Geachte heer/mevrouw,

In bovengenoemde procedure heeft de Afdeling uitspraak gedaan. De procedure is daarmee beëindigd.

Een kopie van deze uitspraak treft u hierbij aan.

Aangezien dit bericht geautomatiseerd is aangemaakt, is dit niet ondertekend.

Hoogachtend,
de griffier

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [redacted] en anderen [redacted] en anderen),
allen wonend te Smakt, gemeente Venray,
2. [redacted], [redacted], [redacted] en [redacted]
[redacted] en anderen), allen wonend te Smakt, gemeente Venray,
3. [redacted] en [redacted] [redacted], wonend te Smakt,
gemeente Venray,
4. [redacted] en [redacted] [redacted], wonend te Smakt,
gemeente Venray,
5. [redacted], wonend te Smakt, gemeente Venray,
6. [redacted], wonend te Castenray, gemeente Venray,
7. [redacted], [redacted],
[redacted] [redacted], wonend te Grubbenvorst, gemeente
Horst aan de Maas,
8. [redacted], wonend te Grubbenvorst, gemeente Horst aan de
Maas,
9. [redacted] en [redacted] [redacted], wonend te Grubbenvorst,
gemeente Horst aan de Maas
10. [redacted] en [redacted] [redacted], wonend te Reuver, gemeente
Beesel,
11. [redacted] en [redacted] [redacted] en [redacted], wonend te
Cuijk, gemeente Land van Cuijk,
12. [redacted], wonend te Beugen, gemeente Land van Cuijk,

appellanten,

en

provinciale staten van Limburg en provinciale staten van Noord-Brabant,
verweerders.

Procesverloop

Bij besluit van 5 november 2021 hebben provinciale staten van Noord-Brabant het inpassingsplan "Opwaardering Maaslijn, Noord-Brabant" gewijzigd vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [REDACTED] en [REDACTED] beroep ingesteld.

Bij besluit van 12 november 2021 hebben provinciale staten van Limburg het inpassingsplan "Opwaardering Maaslijn, Limburg" gewijzigd vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED] en anderen, [REDACTED] en anderen, [REDACTED], [REDACTED] en [REDACTED] beroep ingesteld.

Provinciale staten van Noord-Brabant en provinciale staten van Limburg (gezamenlijk ook: provinciale staten) hebben een verweerschrift ingediend.

[REDACTED], [REDACTED], [REDACTED] en anderen, [REDACTED] en [REDACTED], [REDACTED] en provinciale staten hebben nadere stukken ingediend.

[REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED] en anderen, [REDACTED] en anderen en [REDACTED] hebben verzocht om schadevergoeding wegens overschrijding van de redelijke termijn.

De Afdeling heeft de Staat der Nederlanden (de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) (de Staat) aangemerkt als partij in deze procedure.

De Staat is in de gelegenheid gesteld om te reageren op de verzoeken om schadevergoeding. Hij heeft hiervan geen gebruik gemaakt.

De Afdeling heeft de zaak op zitting behandeld op 11 februari 2026, waar een aantal partijen is verschenen of zich heeft laten vertegenwoordigen. Ook provinciale staten hebben zich laten vertegenwoordigen. Verder is ProRail B.V., die zich ook heeft laten vertegenwoordigen, op de zitting gehoord.

Overwegingen

Overgangsrecht inwerkingtreding Omgevingswet

1. Op 1 januari 2024 zijn de Omgevingswet en de Invoeringswet Omgevingswet in werking getreden. Op grond van artikel 4.6, derde lid, van de Invoeringswet Omgevingswet blijft op een beroep tegen een besluit tot vaststelling van een inpassingsplan waarvan het ontwerp vóór het tijdstip van inwerkingtreding van de Omgevingswet ter inzage is gelegd het recht zoals dat gold onmiddellijk vóór dat tijdstip van toepassing tot het inpassingsplan onherroepelijk is.

De ontwerp-inpassingsplannen zijn op 29 april 2021 ter inzage gelegd. Dat betekent dat op deze beroepsprocedure het recht, waaronder de

Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Crisis- en herstelwet, zoals dat gold vóór 1 januari 2024 van toepassing blijft.

Inleiding

2. De Maaslijn is een treinverbinding tussen Nijmegen en Roermond. De Maaslijn is deels enkelsporig. Er rijden nu dieseltreinen op. Met de twee inpassingsplannen beogen provinciale staten van Limburg en Noord-Brabant de Maaslijn op te waarderen. Daardoor kan het aantal en de snelheid van de treinen dat gebruik maakt van de lijn omhoog, en kan de veiligheid op en rondom het spoor worden verbeterd. De opwaardering bestaat uit elektrificatie van de lijn, verbetering van de spoorweg, spoorverdubbeling op vier locaties, aanpassingen van het spoor, zoals de verruiming van enkele bochten, maatregelen bij een aantal spoorwegovergangen en veiligheidsmaatregelen. De inpassingsplannen vormen samen één project (hierna in enkelvoud: het inpassingsplan of het project).

3. Appellanten vrezen onder meer voor geluid- en trillinghinder als gevolg van de Maaslijn. Een aantal appellanten kan zich niet vinden in de afsluiting van de spoorwegovergang aan de Pelgrimslaan in Smakt (overweg Pelgrimslaan) voor gemotoriseerd verkeer.

Samenvatting van de uitspraak

4. De Afdeling komt in deze uitspraak tot de conclusie dat de inpassingsplannen kunnen worden gerealiseerd. Dat betekent dat de Maaslijn kan worden opgewaardeerd. De Afdeling ziet wel enkele gebreken. De uitspraak voorziet in oplossingen hiervoor, zodat de procedure over de inpassingsplannen voor de Maaslijn definitief ten einde komt. De gebreken en oplossingen zijn als volgt.

Het inpassingsplan voor de provincie Limburg maakt in Smakt dubbelspoor mogelijk. In de procedure is gebleken dat dit niet de bedoeling is geweest van provinciale staten van Limburg. Om die reden voegt de Afdeling met deze uitspraak een planregel toe aan het inpassingsplan waarmee duidelijk wordt dat spoorverdubbeling in Smakt niet kan plaatsvinden.

Provinciale staten van Limburg hebben in de beroepsprocedure een vergissing over de snelheid van de treinen in het geluidsrapport en het trillingrapport geconstateerd. Omdat het besluit van provinciale staten van Limburg op dit punt onzorgvuldig is voorbereid, vernietigt de Afdeling dit besluit. Met nadere rapporten hebben provinciale staten van Limburg echter alsnog de juiste gegevens verstrekt in deze procedure. De Afdeling laat daarom de rechtsgevolgen van het besluit van provinciale staten van Limburg in stand. Dit betekent dat provinciale staten van Limburg ondanks de vernietiging van het besluit de aanpassingen van de Maaslijn kunnen realiseren op basis van het inpassingsplan.

Voor één locatie in de provincie Limburg volstaat de Afdeling met vernietiging van het inpassingsplan. Provinciale staten van Limburg hebben aan die locatie een (tijdelijke) bestemming toegekend voor werkzaamheden aan het spoor. Die bestemming is volgens hen bij nader inzien toch niet nodig. Door de vernietiging van het besluit, geldt de vorige bestemming weer op die locatie, zoals de betrokken appellant ook wenst. De vernietiging van

dit deel van het inpassingsplan heeft geen gevolgen voor de mogelijkheid om de Maaslijn te kunnen opwaarderen.

Ook bij een locatie in de provincie Noord-Brabant is een (tijdelijke) bestemming toegekend voor werkzaamheden aan het spoor, die volgens provinciale staten van Noord-Brabant bij nader inzien ook niet nodig is. Dat besluit vernietigt de Afdeling alleen voor zover het die locatie betreft, waardoor ook daar de vorige bestemming weer geldt, zoals de betrokken appellants wenst. Deze vernietiging heeft ook geen gevolgen voor de mogelijkheid om de Maaslijn te kunnen opwaarderen.

Leeswijzer

5. De Afdeling zal hierna eerst ingaan op de ontvankelijkheid van één beroep (onder 6 tot en met 8), daarna op een op de zitting ingetrokken beroep en ingetrokken beroepsgronden (onder 9 en 10) en het toetsingskader (onder 11). Vervolgens behandelt de Afdeling in de overwegingen 12 tot en met 23 meer in het algemeen de aspecten spoorgeluid en trillinghinder, de onderzoeksrapporten over deze aspecten die provinciale staten aan de besluiten van 5 en 12 november 2021 ten grondslag hebben gelegd en de nadere onderzoeksrapporten hierover.

Vanaf overweging 24 worden de beroepen tegen het besluit van provinciale staten van Limburg behandeld, eerst van de appellants die in Smakt wonen en vanaf 40 tot en met 68 van de appellants die ten zuiden hiervan wonen. Daarbij merkt de Afdeling op, dat zij gelijklopende beroepen voor zover mogelijk gezamenlijk beoordeelt.

Onder 69 behandelt de Afdeling het beroep dat is ingesteld tegen het besluit van provinciale staten van Noord-Brabant.

De eindconclusies volgen onder 70 tot en met 84.

De overwegingen over de proceskosten zijn onder 85 tot en met 88 opgenomen. Die over de verzoeken om schadevergoeding wegens overschrijding van de redelijke termijn staan onder 89 tot en met 94.

Tot slot volgt het dictum. In de bijlage staan de regels die van belang zijn voor deze zaak en die niet in de overwegingen staan.

Ontvankelijkheid

6. In artikel 1:2, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) wordt onder belanghebbende verstaan degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken. In artikel 8:1 van de Awb is bepaald dat een belanghebbende tegen een besluit beroep kan instellen bij de bestuursrechter. Alleen wie een voldoende objectief en actueel, eigen en persoonlijk belang heeft dat rechtstreeks betrokken is bij het bestreden besluit, is belanghebbende als bedoeld in artikel 1:2, eerste lid, van de Awb.

7. Wie rechtstreeks feitelijke gevolgen ondervindt van een activiteit die het besluit - zoals een inpassingsplan - toestaat, is in beginsel belanghebbende bij dat besluit. Het criterium "gevolgen van enige betekenis" van de activiteit dient als correctie op dit uitgangspunt. Zonder gevolgen van enige betekenis heeft betrokkene geen persoonlijk belang bij het besluit. Hij onderscheidt zich dan onvoldoende van anderen. Om te bepalen of er gevolgen van enige betekenis voor de woon-, leef- of bedrijfssituatie van

betrokkene zijn, wordt acht geslagen op de factoren afstand tot, zicht op, planologische uitstraling van en milieugevolgen van de activiteit die het besluit toestaat, waarbij die factoren zo nodig in onderlinge samenhang worden gezien. Ook aard, intensiteit en frequentie van de feitelijke gevolgen kunnen van belang zijn.

Ontvankelijkheid beroep van [REDACTED] en [REDACTED]

8. [REDACTED] woont in Cuijk (provincie Noord-Brabant) en [REDACTED] woont in Oirlo (provincie Limburg). Zij vrezen voor trillinghinder op de kadastrale percelen CUIOO-E 1407 en CUIOO-E-1462 en willen met het beroep bereiken dat provinciale staten trillingbeperkende maatregelen treffen ter hoogte van die percelen.

8.1. In artikel 6:13 van de Awb is bepaald dat belanghebbenden aan wie redelijkerwijs kan worden verweten dat zij geen zienswijzen naar voren hebben gebracht over het ontwerpbesluit, geen beroep kunnen instellen bij de bestuursrechter.

8.2. De Afdeling stelt vast dat [REDACTED] en [REDACTED] geen zienswijze over het ontwerpbesluit naar voren hebben gebracht. Niet gebleken is dat hen dit redelijkerwijs niet kan worden verweten. Gelet op artikel 6:13 van de Awb zou het beroep van [REDACTED] en [REDACTED] daarom niet-ontvankelijk moeten worden verklaard. In haar uitspraak van 4 mei 2021, ECLI:NL:RVS:2021:953, onder 4.3-4.8, heeft de Afdeling echter overwogen, tegen de achtergrond van het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 14 januari 2021, Stichting Varkens in Nood, ECLI:EU:C:2021:7, dat in alle gevallen waarin in omgevingsrechtelijke zaken de voorbereidingsprocedure neergelegd in afdeling 3.4 van de Awb is toegepast, artikel 6:13 van de Awb niet zal worden tegengeworpen aan belanghebbenden.

8.3. De besluiten tot vaststelling van de inpassingsplannen moeten worden beschouwd als omgevingsrechtelijke zaken in voormelde zin. Voor het antwoord op de vraag of het beroep van [REDACTED] en [REDACTED] ontvankelijk is, is dus beslissend of zij belanghebbenden zijn. Daarom zal de Afdeling dit hierna beoordelen.

8.4. De Afdeling kan het standpunt van provinciale staten volgen dat [REDACTED] en [REDACTED] ter plaatse van hun woningen geen feitelijke gevolgen van enige betekenis ondervinden van de inpassingsplannen. Deze woningen liggen op meer dan 1 en 2 kilometer van de Maaslijn en daarmee ruim buiten de zone van 200 meter aan weerszijden van het spoor die voor het trillingonderzoek wordt gehanteerd.

8.5. De door [REDACTED] en [REDACTED] in het beroepschrift genoemde percelen liggen niet nabij hun woningen maar wel bij de Maaslijn. Provinciale staten van Limburg hebben op de zitting opgemerkt dat deze percelen in eigendom zijn van de besloten vennootschap Wala Vastgoed B.V.

Het beroep is niet namens Wala Vastgoed B.V., maar door [REDACTED] en [REDACTED] in persoon ingesteld. De Afdeling kan hun beroep niet toerekenen aan deze vennootschap, omdat uit het handelsregister van de

Kamer van Koophandel niet blijkt dat zij bestuurder of groot-aandeelhouder zijn van deze vennootschap of anderszins bevoegd zijn om beroep in te stellen namens deze vennootschap.

8.6. De Afdeling concludeert dat het beroep van [REDACTED] en [REDACTED] niet-ontvankelijk is.

Ingetrokken beroep en beroepsgronden

9. [REDACTED] heeft op de zitting het beroep tegen het besluit van 5 november 2021 van provinciale staten van Noord-Brabant ingetrokken.

10. [REDACTED] en anderen en [REDACTED] en anderen hebben op de zitting de beroepsgronden over formele aspecten, namelijk de termijn van terinzagelegging en de mededeling van het bestreden besluit, en over de financiële uitvoerbaarheid van het inpassingsplan, ingetrokken. Verder heeft [REDACTED] op de zitting de beroepsgrond over de aantasting van het leefgebied van dieren ingetrokken.

Toetsingskader inpassingsplan

11. Bij de vaststelling van een inpassingsplan moeten provinciale staten bestemmingen aanwijzen en regels geven die zij uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig achten. Provinciale staten hebben daarbij beleidsruimte en moeten de betrokken belangen afwegen. De Afdeling oordeelt niet zelf of het inpassingsplan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. De Afdeling beoordeelt aan de hand van de beroepsgronden of het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan in overeenstemming is met het recht. Daarbij kan aan de orde komen of de nadelige gevolgen van het inpassingsplan onevenredig zijn in verhouding tot de met het plan te dienen doelen.

Spoorgeluid

12. De Maaslijn is een hoofdspoorweg waarop de Spoorwegwet van toepassing is en hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer (Wm) voor het geluidaspect. Voor de beheersing van het geluid van een spoorweg op geluidsgevoelige objecten, zoals woningen, is in titel 11.3 van de Wm geregeld dat aan weerszijden van een spoorweg virtuele referentiepunten zijn waarop een zogenoemd "geluidproductieplafond" (GPP) geldt, de maximale jaargemiddelde geluidproductie vanwege spoorverkeer op een referentiepunt.

De posities van referentiepunten en de waarde van het GPP op elk referentiepunt liggen vast op de geluidplafondkaart. Jaarlijks wordt getoetst of de geluidproductie op de referentiepunten voldoet aan de wettelijk vastgestelde GPP's.

13. De geluidniveaus voor de dag, avond en nacht, uitgedrukt in L_{den} (Level day-evening-night), worden voor een bestaande situatie berekend op basis van brongegevens uit het geluidregister.

De geluidniveaus voor de situatie na realisatie van het project worden berekend met een rekenmodel.

Als uit de berekening met het rekenmodel blijkt dat de

geluidbelasting binnen de GPP's blijft, is geen verder onderzoek nodig. Als de geluidbelasting hoger is dan de GPP's, kunnen maatregelen worden getroffen, bijvoorbeeld aan de bron van het geluid. Als de bronbeheerder niet daarvoor kiest, of als met de bronmaatregelen nog niet kan worden voldaan aan de GPP's, is een wijziging van één of meerdere GPP's mogelijk. Als een GPP wordt gewijzigd, is nader onderzoek naar de geluidsbelasting op de nabij gelegen woningen en andere geluidsgevoelige objecten vereist.

14. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (uitspraak van 25 januari 2023, ECLI:NL:RVS:2023:291), zijn de GPP's in de wetgeving opgenomen ter bescherming van zowel de omgeving als de mobiliteit. De GPP's bieden de beheerder van de spoorweg een gewaarborgde geluidruimte, wat betekent dat het verkeer op het spoor zich kan ontwikkelen zolang de geluidproductie onder het geldende plafond blijft. De GPP's zorgen er daarnaast ter bescherming van de omgeving voor dat geen nieuwe geluidknelpunten ontstaan in vergelijking met de situatie ten tijde van de invoering van de GPP's, zo is verder overwogen in de uitspraak van 25 januari 2023.

15. Provinciale staten hebben aan de besluiten onder meer het "Achtergrondrapport geluid Opwaardering Maaslijn" (Geluidrapport) van Movares en ProRail ten grondslag gelegd, dat als bijlage bij de toelichting is gevoegd. In het Geluidrapport is de situatie na realisatie van het project getoetst aan de GPP's. In de regels van de inpassingsplannen is naar aanleiding hiervan een voorwaardelijke verplichting opgenomen om een bronmaatregel in de vorm van raildempers te realiseren bij twee locaties in Limburg, in Swalmen en Roermond, en bij één locatie in Noord-Brabant, Cuijk.

Trillingen

16. De besluiten van provinciale staten zijn ook gebaseerd op het "Achtergrondrapport Trillingen" van Movares en ProRail van 13 augustus 2021 (Trillingrapport), dat als bijlage 5 bij de toelichting van het inpassingsplan is opgenomen. De gevolgen van het inpassingsplan voor het aspect trillingen zijn in de plantoelichting vermeld.

17. In het Trillingrapport zijn voor de beoordeling van schade en hinder als gevolg van de realisatie van het inpassingsplan de door de Stichting Bouwresearch opgestelde "Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen" (SBR-richtlijnen) toegepast, die betrekking hebben op schade aan bouwwerken (SBR A-richtlijn), hinder voor personen in gebouwen (SBR B-richtlijn) en storing aan apparatuur (SBR C-richtlijn).

Voor de hinder aan personen in gebouwen is ook de ministeriële "Beleidsregel trillinghinder spoor" (de Bts) toegepast. Deze vult de SBR B-richtlijn over hinder voor personen in gebouwen aan en wijzigt deze voor zover het besluiten over de aanleg, wijziging of het opnieuw in gebruik nemen van een landelijke spoorweg betreft.

18. De Bts bevat streef- en grenswaarden voor de maximale trillingssterkte ($V_{\max}$) en grenswaarden voor de gemiddelde trillingssterkte (V_{per}), om de kans op trillinghinder te beperken. Voor de toepasselijke streef-

of grenswaarde zijn de functie van het gebouw en de beoordelingsperiode waarin de trillingen voorkomen (dag, avond of nacht) van belang. Verder is de referentiesituatie van belang, namelijk of vóór de uitvoering van het inpassingsplan sprake is van een bestaande situatie waarin al sprake is van trillingen als gevolg van het railverkeer of dat sprake is van een nieuwe situatie, waarin nog geen sprake is van deze trillingen.

19. In dit geval gaat het om een bestaande situatie als bedoeld in de Bts, omdat er in de referentiesituatie al trillingen als gevolg van het railverkeer op de Maaslijn zijn.

De plansituatie is de situatie na realisatie van het inpassingsplan.

20. In artikel 6, eerste lid, onder a en b, van de Bts staat dat voor een bestaande situatie maatregelen om trillinghinder te voorkomen of te beperken achterwege kunnen blijven, indien de $V_{\max}$ in de plansituatie voldoet aan de in tabel 2 opgenomen streefwaarde of de toename van de maximale trillingssterkte in de plansituatie ten opzichte van de bestaande situatie 30% of minder bedraagt. In tabel 2 is als streefwaarde voor de $V_{\max}$ bij de functie wonen 0,2 opgenomen voor de dag, avond en nacht.

Op grond van artikel 6, tweede lid, van de Bts bevat het tracébesluit maatregelen waarmee de toename tot maximaal 30% wordt teruggebracht, als de $V_{\max}$ in de plansituatie niet voldoet aan die streefwaarde of de trillingssterkte in de plansituatie ten opzichte van de bestaande situatie met meer dan 30% toeneemt, maar de in tabel 2 opgenomen grenswaarde niet wordt overschreden.

In artikel 7, eerste lid, van de Bts staat dat voor een bestaande situatie maatregelen om trillinghinder te voorkomen of te beperken achterwege kunnen blijven indien de V_{per} in de plansituatie voldoet aan de in tabel 3 opgenomen grenswaarde. Voor wonen is in tabel 3 een grenswaarde opgenomen van 0,1 voor de dag, avond en nacht.

21. Op grond van artikel 9, eerste lid, van de Bts kan het treffen van maatregelen in hiervoor vermelde zin achterwege blijven wanneer de maatregelen niet doelmatig zijn. Dit moet in de toelichting bij het besluit worden gemotiveerd.

Op grond van het tweede lid kunnen maatregelen niet achterwege blijven als de $V_{\max}$ zonder maatregelen meer dan 3.2 bedraagt.

22. In het Trillingrapport is het aantal overschrijdingen van de streef- en grenswaarden van de Bts, het aantal gehinderden en het aantal panden met een kans op trillingsschade in kaart gebracht. Daarvoor zijn metingen verricht langs de Maaslijn en zijn op basis van de metingen en vastgestelde effecten van het inpassingsplan met een rekenmodel voor elk gebouw binnen 200 meter van het spoor (onderzoeksgebied) de trillingen in de referentie- en plansituatie berekend.

Bij locaties met een kans op overschrijding van de streefwaarden van de Bts is een onderzoek naar maatregelen uitgevoerd. Naar aanleiding hiervan is in de regels van het inpassingsplan voor negen locaties een voorwaardelijke verplichting opgenomen met mitigerende maatregelen in de vorm van zogenoemde "Under Sleeper Pads", om te borgen dat de trillinghinder onder de streefwaarde van de Bts blijft. Under Sleeper Pads zijn

een soort rubberen matten voor onder de dwarsliggers, die de trillingen van treinen die over het spoor rijden absorberen.

Het project leidt volgens de plantoelichting nergens tot overschrijdingen van de grenswaarde voor maximale trillingssterkte (3,2 voor $V_{\max}$) waarboven op grond van de Bts, ongeacht de doelmatigheid, maatregelen móeten worden getroffen.

Aanvullend onderzoek naar geluid en trillingen

23. Provinciale staten hebben, mede naar aanleiding van de beroepschriften, bij nader stuk van 22 oktober 2024 de rapporten van Movares "Aanvullend akoestisch onderzoek Maaslijn – Snelheidswijziging goederen" (Nader Geluidrapport) van 29 augustus 2024 en "Impact snelheidsprofielen op trillingsonderzoek MER en PIP Maaslijn" van 24 juni 2024 (Nader Trillingrapport) ingediend. Hierin zijn herberekeningen voor trillingen en geluid verricht, uitgaande van de werkelijke snelheidsprofielen, omdat in de onderzoeken voor het noordelijke deel van de Maaslijn (Nijmegen – Venlo) niet van de juiste snelheid van goederentreinen was uitgegaan.

Volgens provinciale staten blijkt uit het Nader Trillingrapport dat de conclusies voor het aspect trillingen niet wijzigen en dat op één locatie maatregelen in de vorm van Under Sleeper Pads zijn getroffen die bij nader inzien overbodig zijn. De raildempers die al in het inpassingsplan waren voorgeschreven in Cuijk, zijn naar aanleiding van het Nader Geluidrapport met 75 meter uitgebreid. Geen van de beroepen heeft betrekking op deze uitbreiding. De Afdeling zal de uitbreiding daarom verder niet in de beoordeling betrekken.

Beroepen van [REDACTED] en anderen en van [REDACTED] en anderen

24. [REDACTED] en anderen en [REDACTED] en anderen (gezamenlijk ook: appellanten) wonen aan de Sint Jozeflaan, de Pelgrimslaan en de weg Loobeek in Smakt, gemeente Venray. [REDACTED] exploiteert een café-restaurant in Smakt en een ponybedrijf aan de Pelgrimslaan. [REDACTED] exploiteert een verhuur- en opslagbedrijf aan de weg Loobeek. Appellanten kunnen zich op verschillende gronden niet vinden in het inpassingsplan.

Dubbelspoor Smakt

25. Appellanten betogen dat het inpassingsplan het mogelijk maakt om in Smakt een spoorlijn met een dubbelspoor te realiseren. In de verschillende onderzoeken die ten grondslag liggen aan het inpassingsplan is echter uitgegaan van een enkel spoor in Smakt, zodat provinciale staten van Limburg volgens appellanten ten onrechte niet zijn uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden.

25.1. Provinciale staten stellen dat bij een representatieve invulling van wat het inpassingsplan mogelijk maakt, moet worden uitgegaan van een enkel spoor in Smakt, zoals nu het geval is en ook zo zal blijven. Uit figuur 2 en paragraaf 2.5 van de plantoelichting en artikel 1.32 van de planregels volgt volgens provinciale staten dat het niet de bedoeling is dat er in Smakt

een spoorverdubbeling wordt gerealiseerd. Op de zitting hebben provinciale staten gesteld dat het voor de onderzoeken naar geluid of trillingen ook niet uit zou maken als wel dubbelspoor in Smakt zou worden gerealiseerd. Zo nodig zou een aanduiding met enkelspoor op de plankaart een oplossing kunnen zijn, zo hebben zij ook gesteld.

25.2. Op de gronden waarop het spoor is voorzien, geldt de bestemming "Verkeer-Railverkeer". Op grond van artikel 4.1 van de planregels zijn de daarvoor aangewezen gronden bestemd voor:

- a. spoorwegvoorzieningen;
- b. stationsvoorzieningen;
- c. perrons en perronvoorzieningen;
- d. trillings- en geluidsmaatregelen;
- [...]

25.3. In artikel 1.32 van de planregels is het "Project Opwaardering Maaslijn" als volgt gedefinieerd: "Het realiseren van spoorverdubbelingen zoals weergegeven in onderstaande tabel, alsmede het elektrificeren van de spoorverbinding tussen Nijmegen, Venlo en Roermond".

Locatie spoorverdubbeling	Kilometrerings
Cuijk: Galberg – Beerseweg	29.4 – 31.0
Boxmeer: Floralaan – Spoorstraat	40.4 – 41.2
Venray: Stationsgebied - Roland	55.7 - 60.7
Reuver – Swalmen	57.9 – 52.3

25.4. Zoals provinciale staten stellen, volgt uit artikel 1.32 van de planregels en de tabel hierbij niet dat in Smakt dubbelspoor is voorzien.

25.5. De Afdeling begrijpt dat provinciale staten van Limburg hebben beoogd om te voorzien in enkelspoor in Smakt en dat de onderzoeken ook hiervan uitgaan. Artikel 4.1 van de planregels staat er echter niet aan in de weg dat in Smakt dubbelspoor wordt gerealiseerd, omdat in deze bepaling geen koppeling is gemaakt met artikel 1.32 van de planregels. Realisatie van dubbelspoor is niet alleen planologisch mogelijk, maar de breedte van de strook met de bestemming "Verkeer-railverkeer" maakt het realiseren van dubbelspoor in Smakt ook feitelijk mogelijk. Dat is het geval voor het deel van het traject dat begint bij de provinciale grens Noord-Brabant-Limburg tot het punt waar de gronden op dit deel van het traject, waaraan het inpassingsplan de bestemming "Verkeer" toekent, de Looweg kruisen. De stelling van provinciale staten van Limburg dat een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden in Smakt is beperkt tot het realiseren van enkelspoor volgt de Afdeling daarom niet.

De Afdeling concludeert dat het inpassingsplan ter hoogte van Smakt in zoverre meer toelaat dan provinciale staten van Limburg hebben beoogd. Artikel 4.1 van de planregels is in strijd met artikel 3:2 van de Awb niet met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid, omdat deze bepaling dubbelspoor in Smakt mogelijk maakt, terwijl dit niet de bedoeling is van

provinciale staten van Limburg.

In zoverre slaagt het betoog.

25.6. Vanwege dit gebrek zal de Afdeling hierna zelf in de zaak voorzien door, in lijn met de bedoelingen van provinciale staten van Limburg, in artikel 4.1 van de planregels te bepalen dat op het hiervoor vermelde traject ter plaatse van Smakt, geen spoorverdubbeling is toegestaan.

In het hierna volgende gaat de Afdeling bij de bespreking van de overige beroepsgronden van appellanten ervan uit dat het inpassingsplan op dat deel van het traject alleen enkelspoor is toegestaan.

Overweg Pelgrimslaan

26. In Smakt ligt de overweg Pelgrimslaan, met aan de westzijde de Pelgrimslaan en aan de oostzijde de Sint Jozeflaan. Volgens de plantoelichting wordt de overweg Pelgrimslaan in Smakt aangepast. Deze overweg blijft toegankelijk voor langzaam verkeer, zoals fietsers en voetgangers, maar zal niet meer toegankelijk zijn voor gemotoriseerd verkeer. Dit zal hierna worden aangeduid als de afwaardering.

27. Appellanten betogen dat de afwaardering niet noodzakelijk is, omdat de situatie bij de overweg veilig is. Zij stellen dat sinds 1975 geen ongevallen op deze overgang zijn geregistreerd.

Appellanten betogen verder dat provinciale staten hun belangen onvoldoende hebben meegewogen. Volgens appellanten wordt een deel van Smakt door de afwaardering afgesneden van de dorpsgemeenschap Smakt-Holthees en moeten de inwoners 1,5 km omrijden via de overweg Loobeek. Ook wordt de bereikbaarheid bij calamiteiten volgens hen slechter door de afwaardering. Zij stellen dat het bij de overweg Loobeek onveiliger wordt door de toename van het verkeer en dat de kruisingen en wegen bij de Pelgrimslaan en Loobeek ook te smal zijn voor deze toename. Verder voeren zij aan dat provinciale staten gebruik hebben gemaakt van het verkeersmodel Noord-Limburg 2014, dat niet meer actueel is en niet juist is. Zij wijzen op de memo van BVA van 2 januari 2023, die zij bij nader stuk van 14 januari 2026 hebben ingediend. Ook voeren appellanten aan dat er nog geen verkeersbesluit is genomen voor de afwaardering, terwijl het inpassingsplan wel hiervan uitgaat.

Standpunt provinciale staten

27.1. Provinciale staten stellen, onder verwijzing naar de "Derde Kadernota Railveiligheid" en de "Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025", dat de veiligheid niet mag afnemen door de maatregelen aan de Maaslijn. Zij stellen verder dat met de opwaardering van de Maaslijn de snelheid van de treinen over het algemeen wordt verhoogd met 15 km per uur, van 125 km per uur naar 140 km per uur. Daarom moeten volgens provinciale staten uit een oogpunt van veiligheid een aantal overwegen worden aangepast, waaronder de overweg Pelgrimslaan in Smakt, onder meer omdat de opstelruimte voor gemotoriseerd verkeer bij die overweg beperkt is.

Provinciale staten verwijzen ook naar paragraaf 4.2.2 van het rapport "Opwaardering Maaslijn, Achtergrondrapport Verkeer: onderzoek

verkeersveiligheid, overwegveiligheid en bereikbaarheid" van ProRail en Movares van 26 maart 2021 (Achtergrondrapport Verkeer), opgenomen als bijlage 3 bij de plantoelichting. Ook daaruit blijkt de noodzaak voor de afwaardering. Volgens provinciale staten is er een risico dat vooral zwaar verkeer vanuit de Pelgrimslaan, zoals vrachtwagens en landbouwvoertuigen, door de beperkte opstelruimte deels op het spoor moet stilstaan. Bij naderend treinverkeer kan het zijn dat het spoor niet tijdig vrij is, met alle gevolgen van dien. De situatie is daarmee vanuit het oogpunt van (spoor)veiligheid volgens provinciale staten niet acceptabel. Op de zitting hebben provinciale staten toegelicht dat bij de overweg al een vrachtwagen door een trein is aangereden.

Daarnaast stellen provinciale staten dat het gelijkwaardig kruispunt bij de overweg Pelgrimslaan een risico vormt voor de verkeersveiligheid, omdat het verkeer zowel op een mogelijk sluitende overweg als op naderend verkeer op de Sint Jozeflaan moet letten.

Als de overweg dicht is vanwege het treinverkeer, moet het verkeer op de Sint Jozeflaan wachten op de rijbaan. Het doorgaand verkeer dat er dan voor kiest om stilstaande voertuigen te passeren, vormt volgens provinciale staten eveneens een risico voor de (verkeers)veiligheid.

27.2. Volgens provinciale staten kan het gemotoriseerd verkeer na de afwaardering gebruik maken van de dichtstbijzijnde overweg "Loobeek", die op een omrijafstand van ongeveer 750 meter van de overweg Pelgrimslaan ligt. Dit betekent volgens provinciale staten dat het gemotoriseerd verkeer per rit maximaal 1,5 km moet omrijden en dat de extra reistijd ongeveer drie minuten bedraagt. De overweg Loobeek biedt volgens provinciale staten wel voldoende opstelruimte voor zware en lange voertuigen, zonder dat het doorgaande verkeer op de Pelgrimslaan en Sint Jozeflaan wordt gehinderd. De overweg Loobeek ligt in een zogenoemde "rechtsstand", een wegvak dat in een rechte lijn loopt. Door de afstand van ongeveer 200 meter tussen de Pelgrimslaan en overweg Loobeek en de afstand van ongeveer 65 meter tussen de Sint Jozeflaan en overweg Loobeek is er voldoende opstelruimte zonder dat het doorgaande verkeer op de Pelgrimslaan en Sint Jozeflaan wordt gehinderd. Hierdoor zijn er geen ontruimingsproblemen op de overweg en verkeersveiligheidsproblemen op nabijgelegen kruispunten. Na de kruising van de overweg Loobeek volgt na ongeveer 80 meter het gelijkwaardig kruispunt met de Sint Jozeflaan, zodat het gemotoriseerd verkeer niet een combinatie van overweg en gelijkwaardig kruispunt heeft zoals bij de overweg Pelgrimslaan. Provinciale staten concluderen dat de omrijroute via de Loobeek en Sint Jozeflaan daarom een volwaardige omrijroute en een veiligere oplossing biedt dan de overweg Pelgrimslaan. Daarbij komt dat het gemotoriseerd verkeer volgens provinciale staten ook gebruik kan maken van de overweg Loonseweg-Gildestraat.

Volgens provinciale staten blijven de historische contouren hiermee bestaan en wordt de sociale cohesie niet als zodanig aangetast. De bereikbaarheid voor het landbouwverkeer blijft volgens hen geborgd na de afwaardering. Aangrenzende percelen blijven bereikbaar via de bestaande wegenstructuur. Provinciale staten merken hierbij op dat de weg Loobeek en de Sint Jozeflaan deel uitmaken van het Kwaliteitsnet Landbouwverkeer Limburg. Dit betekent dat het landbouwverkeer via deze wegen grote afstanden vlot en veilig kan afleggen.

Op de zitting hebben provinciale staten nader toegelicht waarom zij bij afweging van de betrokken belangen hebben besloten de overweg Pelgrimslaan niet volledig af te sluiten maar af te waarderen.

Beleidsregels

27.3. De “Derde Kadernota Railveiligheid” van juni 2010 bevat rijksbeleid voor spoorveiligheid, waaronder de veiligheid van overwegen. In de nota is vermeld dat de verkeersfunctie van bestaande overwegen niet mag worden gewijzigd, tenzij met een risicoanalyse wordt aangetoond dat door aanvullende maatregelen de veiligheid niet verslechtert en daarmee de risico’s worden beheerst.

27.4. In de “Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025” van het Rijk (Beleidsagenda) is eveneens vermeld dat de veiligheid op bestaande overwegen volgens de rijksoverheid niet mag afnemen door bijvoorbeeld ontwikkelingen op het spoor (zoals frequentieverhoging) of wijzigingen in de omgeving die leiden tot toename of wijziging van het weggebruik op de overweg. Het bepalen van de risicotoeename of -afname en het effect van maatregelen is volgens de Beleidsagenda altijd maatwerk voor experts, waarbij meerdere partijen (ProRail en ingenieurs) worden betrokken.

Beoordeling

27.5. Gelet op de “Derde Kadernota Railveiligheid” en de “Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025” is het uitgangspunt van het rijksbeleid dat de veiligheid op en bij overwegen niet slechter mag worden bij wijzigingen aan het spoor. Provinciale staten volgen op dit punt het rijksbeleid.

27.6. In het Achtergrondrapport Verkeer, bijlage 3 bij de toelichting op het inpassingsplan, is verwezen naar de risicoanalyse overwegveiligheid die Arcadis in 2017 heeft opgesteld voor de opwaardering van de Maaslijn en die door ProRail is getoetst. In dit rapport is een maatregelenpakket beschreven waarmee de overwegrisico’s op de Maaslijn ongewijzigd blijven ten opzichte van de huidige situatie. Voor de overweg Pelgrimslaan is als maatregel opgenomen “Realiseren langzaam verkeer overweg met bomen”. Aan de Sint Jozeflaan bestaat volgens de risicoanalyse een ontruimingsprobleem door de krappe situatie daar. Verder ontbreekt een juiste voorrangsregeling of een ontruimingslichteninstallatie. De afstand tussen de Sint Jozeflaan en de overweg is ongeveer 5 meter. Vrachtwagens of landbouwvoertuigen kunnen de overweg blokkeren tijdens het oprijden of voorrang verlenen van verkeer uit de Sint Jozeflaan.

Voor uitsluitend langzaam verkeer is volgens het Achtergrondrapport Verkeer wel voldoende opstelruimte. Bij langzaam verkeer is de overweg bij het passeren van een trein volledig afgesloten, wat een duidelijke verbetering voor de overwegveiligheid is ten opzichte van de huidige situatie. Voor langzaam verkeer zijn de effecten voor de verkeersveiligheid en bereikbaarheid positief, omdat de overweg hierop wordt ingericht en het langzaam verkeer geen rekening meer hoeft te houden met gemotoriseerd verkeer.

Gemotoriseerd verkeer moet volgens het Achtergrondrapport

Verkeer bij de overweg Loobeek worden afgewikkeld. Aandachtspunt hierbij is dat voor diepladers het lengteprofiel van die overweg moet worden aangepast om het vastrijden van diepladers op de overweg te voorkomen. Hiermee wordt de overwegveiligheid en verkeersveiligheid verbeterd.

Volgens het Achtergrondrapport Verkeer is uit nader verkeersonderzoek gebleken dat de afwaardering neutrale effecten heeft voor de bereikbaarheid. Bij het gebruik van de overweg Loobeek waarvan motorvoertuigen, zoals personenauto's, vrachtwagens, en landbouwvoertuigen, gebruik zullen maken, neemt de verkeersintensiteit toe tot 210 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm). Gemotoriseerd verkeer dient daarvoor ongeveer 750 meter om te rijden. Geconcludeerd is in het Achtergrondrapport Verkeer dat het afsluiten van de overweg Pelgrimslaan daarmee minimale bereikbaarheidseffecten voor motorvoertuigen heeft.

27.7. Gelet op het Achtergrondrapport Verkeer volgt de Afdeling het standpunt van provinciale staten dat de overweg Pelgrimslaan vanuit het oogpunt van (spoor)veiligheid niet acceptabel is en met de snelheidsverhoging van de treinen nog onveiliger wordt, zodat de afwaardering van deze overweg uit het oogpunt van veiligheid noodzakelijk is.

27.8. Provinciale staten hebben nader inzicht gegeven in het effect van de afwaardering op de verkeersstromen rondom de overweg Pelgrimslaan. Op basis van het verkeersmodel Noord-Limburg 2018 met prognosejaar 2030 verwachten provinciale staten op de Pelgrimslaan 136 mvt/etm, op de weg Loobeek 164 mvt/etm en op de Sint Jozeflaan tot 1.200 mvt/etm, waarvan ongeveer 10% vrachtverkeer. De Afdeling volgt het standpunt van provinciale staten dat de verkeersintensiteit hiermee ruim onder de maximale verkeersintensiteit komt te liggen. Voor de erftoegangswegen Pelgrimslaan en Sint Jozeflaan geldt namelijk een verkeersintensiteit van maximaal 2.500 mvt/etm. De Afdeling heeft ook geen aanleiding voor twijfel aan het standpunt van provinciale staten dat door de verwachte beperkte toename van verkeer op de Sint Jozeflaan en de totale geringe verkeersintensiteit in 2030 het risico op ongevallen beperkt is.

Overigens hebben provinciale staten op de zitting toegelicht dat de gemeente Venray en ProRail hebben voorzien dat de Pelgrimslaan robuuster zal worden ingericht, omdat de huidige verhardingsbreedte van de Pelgrimslaan van ongeveer drie meter niet volstaat.

Zoals provinciale staten terecht hebben gesteld, valt dit buiten het inpassingsplan. De wijziging van de inrichting van de Pelgrimslaan is een kwestie van uitvoering. Niet is gebleken dat dit onuitvoerbaar is.

27.9. Naar aanleiding van de stelling van appellanten dat de gemeente geen eigenaar is van de desbetreffende gronden, hebben provinciale staten zich terecht op het standpunt gesteld dat deze omstandigheid niet aan verwezenlijking van het inpassingsplan in de weg staat. Niet is gebleken dat de rechthebbenden van de gronden waarop de passeerhavens zijn voorzien, die toestemming niet zullen geven, zodat het feit dat de gemeente geen eigenaar is, alleen al daarom geen belemmering voor verwezenlijking van de parkeerhavens oplevert. Op de zitting heeft ProRail toegelicht dat in overleg met de gemeente en bewoners wordt onderzocht waar passeerhavens

kunnen komen en dat de uitvoering naar verwachting medio 2027 zal plaatsvinden.

27.10. Provinciale staten hebben gesteld dat op de hoek Pelgrimslaan nabij de overweg Pelgrimslaan voorzieningen worden getroffen in de bermen, zodat in de toekomst het (zwaar) verkeer de bocht kan nemen zonder de bermen te beschadigen. De bochtverbreding is op de verbeelding van het inpassingsplan opgenomen met de bestemming "Verkeer". In paragraaf 4.2.2 van het Achtergrondrapport Verkeer is deze bochtverbreding beschreven.

27.11. Ook bij de overweg Loobeek is in het inpassingsplan een bochtverbreding voorzien. Volgens provinciale staten wordt daarbij rekening gehouden met de draaicirkels van zwaar verkeer.

27.12. Provinciale staten hebben op basis van een actueel regionaal verkeersmodel ook inzicht gegeven in de te verwachten verkeersintensiteit bij de overweg Loobeek en de omliggende wegen. De Loobeek heeft volgens provinciale staten een verhardingsbreedte van 3,6 meter. De prognoses op basis van het verkeersmodel Noord-Limburg 2018 bieden geen aanknopingspunt om de stelling van appellanten te volgen dat het extra verkeer als gevolg van de afwaardering niet kan worden verwerkt op de overweg Loobeek en de omliggende wegen. De verkeersintensiteit komt daarna de afwaardering ruim onder de maximale verkeersintensiteit te liggen. De Afdeling volgt provinciale staten ook in de stelling dat deze lage verkeersintensiteit maakt dat het aantal mogelijke conflictsituaties beperkt is en dat er zelfs in de zomerperiode, waarin relatief veel fietsers en voetgangers gebruik maken van de Pelgrimslaan, geen knelpunten zijn.

27.13. De enkele stelling van appellanten op de zitting dat het aantal motorvoertuigen op de Pelgrimslaan veel meer zal zijn dan 136 mvt/etm, biedt onvoldoende grond om de geprognosticeerde verkeersintensiteiten in twijfel te trekken. Dit laatste geldt ook voor de enkele stelling in het memo van BVA dat de prognose van 210 mvt/etm bij de overweg Loobeek niet realistisch lijkt. Daarbij komt dat provinciale staten onweersproken hebben gesteld dat de modeluitkomsten voor de Sint Jozeflaan overeenkomen met recente verkeerstellingen van de gemeente Venray. Er zijn in ieder geval geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de modeluitkomsten voor de Loobeek en de Pelgrimslaan ondeugdelijk zijn.

27.14. BVA heeft gesteld dat de situatie verkeersonveiliger wordt door de afwaardering omdat de weglengte toeneemt. Provinciale staten hebben terecht opgemerkt dat BVA niet aannemelijk heeft gemaakt dat dit tot een onaanvaardbare verkeerssituatie leidt. Zoals provinciale staten stellen, gaat BVA er bovendien aan voorbij dat de onveilige situatie voor motorvoertuigen bij de overweg Pelgrimslaan met de afwaardering wordt beëindigd.

27.15. Provinciale staten hebben de Veiligheidsregio Limburg-Noord om advies gevraagd over de bereikbaarheid bij calamiteiten. Niet in geschil is dat de veiligheidsregio geen bezwaren hierover heeft geuit. Het betoog over de bereikbaarheid bij calamiteiten treft daarom geen doel.

27.16. De Afdeling volgt appellanten ook niet in het betoog dat de afwaardering onaanvaardbare gevolgen heeft voor de dorpsgemeenschap. De overweg Pelgrimslaan blijft immers open voor langzaam verkeer. Vaststaat dat op een omrijafstand van ongeveer 750 meter van deze overgang de overweg Loobeek ligt, die toegankelijk is voor het gemotoriseerd verkeer. Niet in geschil is dat dit leidt tot een extra reistijd van ongeveer drie minuten. De Afdeling kan het standpunt van provinciale staten volgen dat dit aanvaardbaar is. Niet is gebleken dat dit bij calamiteiten onaanvaardbaar is. Dat nog een verkeersbesluit dient te worden genomen voor de afwaardering, zoals appellanten stellen, neemt niet weg dat provinciale staten de afwaardering konden betrekken bij het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat er redenen zijn op grond waarvan provinciale staten op voorhand hadden moeten inzien dat dit besluit niet kan worden genomen.

Het betoog slaagt niet.

Alternatieven

28. Appellanten betogen dat provinciale staten ten onrechte geen reële alternatieven voor de afwaardering hebben betrokken, zoals het wijzigen van de voorrangssituatie bij de Sint Jozeflaan.

28.1. Provinciale staten moeten bij de keuze van een bestemming een afweging maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het inpassingsplan. Daarbij hebben provinciale staten beleidsruimte. De voor- en nadelen van alternatieven moeten in die afweging worden meegenomen.

28.2. Provinciale staten hebben drie alternatieven onderzocht om de veiligheid in de toekomstige situatie te kunnen garanderen, waaronder het door appellanten voorgestelde alternatief, het wijzigen van de voorrangssituatie bij de Sint Jozeflaan. Dit alternatief is afgefallen omdat de voorrangssituatie dan onoverzichtelijk en onnatuurlijk wordt en de verkeersveiligheid en overwegveiligheid niet kunnen worden gewaarborgd. Aannemelijk is dat het doorgaand verkeer vanaf de Sint Jozeflaan de voorrangssituatie zal gaan negeren, doordat de verkeersintensiteiten vanaf de Pelgrimslaan beperkt zijn en de Sint Jozeflaan een doorgaande route is. Provinciale staten hebben ook andere alternatieven onderzocht, namelijk het verlengen en doortrekken van de Pelgrimslaan tot de Loobeekweg, en de Pelgrimslaan verlengen met een nieuwe spoorwegovergang. Die alternatieven zijn niet doelmatig gebleken. Op de zitting is ook het uitsluitend afsluiten van de overweg Pelgrimslaan voor zwaar verkeer besproken. Provinciale staten hebben opgemerkt dat dit ook geen uitkomst biedt, omdat dit tot een onoverzichtelijke situatie leidt.

28.3. Uit het voorgaande volgt dat provinciale staten het door appellanten voorgestelde alternatief en andere alternatieven hebben afgewogen bij de vaststelling van het inpassingsplan. De Afdeling is van oordeel dat provinciale staten toereikend hebben gemotiveerd waarom niet voor deze alternatieven is gekozen.

Het betoog slaagt niet.

Trillinghinder

29. Appellanten betogen ook dat het inpassingsplan tot meer trillinghinder leidt en dat ten onrechte geen trillingsmaatregelen voor Smakt zijn aangewezen. Zij voeren aan dat provinciale staten geen rekening hebben gehouden met de cumulatie van trillingen door de combinatie van spoor- en wegverkeer. Ook is volgens hen van belang dat de route van het verkeer zal wijzigen door de afwaardering en dat de Sint Jozeflaan en Pelgrimslaan dichtbij het spoor liggen. [REDACTED] en anderen hebben bij nader stuk van 14 januari 2026 een notitie van Peutz van 19 juli 2022 ingediend, die onder meer betrekking heeft op trillinghinder.

29.1. Provinciale staten stellen dat geen trillingsmaatregelen in Smakt nodig zijn gelet op het Trillingrapport, waaruit blijkt dat in die omgeving wordt voldaan aan de grenswaarden van de Bts. Naar aanleiding van de zienswijzen hebben provinciale staten extra trillingmetingen verricht in Smakt om de berekeningen te valideren. Uit de metingen bleek dat de trillingen minder sterk zijn dan eerder is berekend. De resultaten van deze extra metingen zijn verwerkt in tabel 6 en bijlage VII.9 en VII.10 van het Trillingrapport. Ook daarom was het afwegen van maatregelen volgens provinciale staten niet noodzakelijk.

29.2. Provinciale staten hebben onderzoek laten doen naar de gevolgen die het inpassingsplan heeft voor het mogelijk optreden van schade aan gebouwen en hinder voor personen in gebouwen door trillingen als gevolg van het spoor. De resultaten daarvan zijn neergelegd in het Trillingrapport. Hiervoor is onder 16 tot en met 22 de inhoud van het Trillingrapport en de bijbehorende beoordelingssystematiek kort beschreven. De locaties met mogelijke overschrijdingen zijn weergegeven in Bijlage VIII van het Trillingrapport. Uit deze bijlage volgt dat er in Smakt geen gebouwen zijn waar overschrijdingen in de plansituatie zijn te verwachten.

Uit bijlage VII.9 en VII.10 bij het Achtergrondrapport blijkt dat onderzoek is gedaan bij de woning aan de Sint Jozeflaan 36A in Smakt. Deze woning ligt op ten minste vergelijkbare afstand van het spoor als de woningen van appellanten. Uit tabel 6 van het Trillingrapport volgt dat bij die woning de trillingssterkte $V_{\max}$ in de bestaande situatie 0,25 is en in de plansituatie 0,24 bedraagt. Dit betekent dat realisatie van het inpassingsplan tot een lichte afname leidt van de trillingssterkte $V_{\max}$.

De trillingsintensiteit aan dat adres bedraagt volgens tabel 6 van het Trillingrapport zowel in de bestaande situatie als in de plansituatie 0,01 V_{per} . Daarmee voldoet de V_{per} in de plansituatie ruimschoots aan de grenswaarde van 0,1 V_{per} voor wonen.

29.3. Gelet op deze onderzoeksresultaten mochten provinciale staten op grond van artikel 6, eerste lid, aanhef en onder b, van de Bts en artikel 7, eerste lid, van de Bts nader onderzoek en maatregelen ter voorkoming of beperking van trillinghinder bij de woningen van appellanten achterwege laten.

Het betoog slaagt in zoverre niet.

Cumulatie van trillingen

29.4. Over de cumulatie van trillingen is in het Trillingrapport opgemerkt dat cumulatie optreedt als aan twee voorwaarden wordt voldaan, namelijk als beide trillingsbronnen vergelijkbare trillingssterktes hebben en beide trillingsbronnen gelijktijdig optreden. Volgens het Trillingrapport leidt gelijktijdige passage van treinen vaak tot iets hogere trillingen. Deze toename van de cumulatie is meegenomen in de beoordeling van de trillingen in de gebouwen.

Doordat de verschillen in afstand of trillingsbron tussen het treinverkeer en overig verkeer groot zijn, is volgens het Trillingrapport in zoverre naar verwachting geen sprake van significante cumulatie van trillingen. Bussen en vrachtwagens veroorzaken andere trillingen dan treinen. Van significante versterking van de trillingen bij gelijktijdige passage zal daarom gewoonlijk geen sprake zijn, zo is geconcludeerd in het Trillingrapport.

29.5. In het Trillingrapport is verder opgemerkt dat de trillingen van wegverkeer nergens significant wijzigen als gevolg van het inpassingsplan. Bij één locatie wijzigt wel de route van het wegverkeer, namelijk in Smakt vanwege de afwaardering van de overweg Pelgrimslaan waardoor het verkeer via de overweg Loobeeek zal gaan rijden. Voor de maximaal optredende trillingssterkte ($V_{\max}$) geldt dat de zwaarte van de voertuigen, de staat van het wegdek, de afstand tussen voertuig en gebouw, de staat van de bebouwing en de bodem bepalende parameters zijn. Omdat op zowel de Sint Jozeflaan als de Pelgrimslaan nu ook al zwaar verkeer rijdt en er geen wijzigingen plaatsvinden in een van die parameters, wijzigt $V_{\max}$ volgens het Trillingrapport niet en daarmee ook niet de kans op schade of hinder.

De gemiddelde sterkte V_{per} kan volgens het Trillingrapport wel toenemen, omdat het verkeersaanbod aan zware voertuigen groeit. Gezien de afstand tot de weg is alleen op korte afstand rond drempels, klinkerwegen of oneffenheden mogelijk sprake van voelbare trillingen. Dat is in de huidige situatie ook al zo. Door het relatief geringe vervoersaanbod aan zware wegvoertuigen, ook na de afwaardering van de overweg Pelgrimslaan, zal de gemiddelde trillingssterkte volgens het Trillingrapport echter ruim lager zijn dan de streefwaarden uit de SBR B-richtlijn.

29.6. Uit het voorgaande volgt dat, anders dan appellanten betogen, de cumulatie van trillingen en de wijziging van de route van het wegverkeer in het Trillingrapport zijn betrokken.

Het betoog hierover slaagt niet.

Notitie van Peutz

29.7. In de door appellanten ingebrachte notitie van Peutz van 19 juli 2022 wordt het Trillingrapport niet inhoudelijk bestreden. Wel stelt Peutz dat de berekeningen van het Trillingrapport niet controleerbaar zijn, omdat geen standaard rekenmethodiek is gevolgd.

29.8. Movares heeft in de reactie op de notitie van Peutz bevestigd dat een eigen rekenmethodiek is gevolgd. Volgens Movares had Peutz toch de gemaakte berekeningen kunnen controleren, omdat de in het Trillingrapport opgenomen informatie, zoals de gehanteerde uitgangspunten,

de input van het model, de beschrijving hoe het model rekent en de output, hiervoor volstaat. Voor zover dit niet volstond, had Peutz om aanvullende informatie kunnen vragen voor de controle. Movares heeft opgemerkt dat dit niet is gebeurd.

29.9. De Afdeling ziet in de enkele stelling van Peutz over ontbrekende informatie geen aanleiding om het Trillingrapport voor onjuist te houden. Onduidelijk is welke informatie ontbreekt voor de controle. Daarnaast had Peutz om deze informatie kunnen vragen. Provinciale staten mochten van het Trillingrapport uitgaan voor het inpassingsplan.

Het betoog slaagt niet.

Geluid

30. Appellanten betogen dat het inpassingsplan tot meer geluid leidt dan uit het Geluidrapport blijkt. Zij voeren aan dat het Geluidrapport niet uitgaat van de maximale planologische mogelijkheden, omdat is uitgegaan van enkel spoor bij hun woning, terwijl het inpassingsplan een dubbel spoor toelaat.

30.1. Provinciale staten hebben onderzoek laten doen naar de gevolgen die het inpassingsplan heeft voor geluidhinder. De resultaten daarvan zijn neergelegd in het Geluidrapport. Hiervoor is onder 12 tot en met 15 de inhoud van het Geluidrapport en de bijbehorende beoordelingssystematiek beschreven. Uit het Geluidrapport volgt dat de geluidproductie bij Smakt in de toekomstige situatie 3.1 tot 3.4 dB onder het GPP zal liggen. Provinciale staten verwijzen voor de referentieperiode naar de bijlage bij het Nalevingsverslag geluidproductieplafonds 2020 van ProRail, waaruit volgt dat de geluidproductie op de referentiepunten 16956 t/m 16979, nabij de woningen, 1.3 tot 1.9 dB onder het GPP lag. De geluidproductie bij Smakt neemt in de toekomstige situatie dus af.

30.2. Zoals is overwogen onder 25.5 hebben provinciale staten van Limburg beoogd te voorzien in enkelspoor in Smakt en zijn de onderzoeken ook hiervan uitgegaan. De Afdeling heeft onder 25.6 overwogen dat zij in artikel 4.1 van de planregels zelf voorziend zal bepalen dat op het traject ter plaatse van Smakt geen spoorverdubbeling is toegestaan. Het beroep van appellanten is alleen al hierom gegrond.

31. Appellanten betogen dat in het Geluidrapport ten onrechte niet de geluidproductie is betrokken van omrijdend verkeer op de Sint Jozeflaan, een 30 km/u weg. Ook is volgens hen in het Geluidrapport ten onrechte geen rekening gehouden met een aantal andere planologische ontwikkelingen.

31.1. Op grond van het regionaal verkeersmodel Noord-Limburg wordt een toename van 8% gemotoriseerd verkeer (90 extra motorvoertuigen op een totaal van 1.100) verwacht op de Sint Jozeflaan. Dit brengt een geluidstoename van minder dan 2 dB met zich. Gelet hierop stellen provinciale staten zich op het standpunt dat een onderzoek naar cumulatie van geluid niet noodzakelijk is.

31.2. De Afdeling kan dit standpunt volgen, ook omdat de waarden voor het geluid bij Smakt in de toekomstige situatie onder het GPP liggen. Provinciale staten waren niet gehouden onderzoek te doen naar de effecten van cumulatie van geluid in Smakt.

Het betoog slaagt niet.

32. [redacted] en anderen betogen verder dat het niet duidelijk is of de geluidsmodellen van de toegepaste categorie 8 en categorie 12 trein (Flirt) extern gevalideerd zijn.

32.1. Zoals hiervoor is overwogen, worden de geluidsniveaus voor de situatie na realisatie van het project berekend met een rekenmodel. Het rekenmodel is opgesteld door Movares en gecontroleerd door ProRail. In paragraaf 4.4 van het Geluidrapport is opgemerkt dat het model is opgesteld en doorgerekend overeenkomstig Standaardrekenmethode 2 (SRM2) van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012), bijlage V. In bijlage I bij het Geluidrapport is verder opgemerkt dat het rekenmodel is gebaseerd op metingen en regelmatig via metingen wordt getoetst. [redacted] en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat deze wijze van validatie niet volstaat.

32.2. Onder I.1 van bijlage I van het Geluidrapport is uiteengezet met welke aspecten rekening wordt gehouden bij de berekening, waaronder het type trein. De bestaande spoorvoertuigcategorieën zijn in paragraaf 1.2.1 van bijlage IV bij hoofdstuk 4 van het RMG2012 genoemd. Daarvoor zijn emissiekenmerken per spoorvoertuigcategorie vastgesteld. Binnen SRM2 zijn de te gebruiken emissiegetallen per bronhoogte en per octaafband voor de treinen vallend in categorie 8 (schijfgeremd reizigersmaterieel) en categorie 12 (schijfgeremd stil reizigersmaterieel) voorgeschreven.

Het betoog slaagt niet.

Stikstof

33. Appellanten betogen dat provinciale staten de stikstofdepositie op het nabijgelegen Natura 2000-gebied "Boschhuizerbergen" tijdens de aanleg- en gebruiksfase niet voldoende inzichtelijk hebben gemaakt. [redacted] en anderen verwijzen naar de notitie van Peutz van 19 juli 2022. Daarin is opgemerkt voor de aanlegfase dat de berekende depositiewaarde van maximaal 0,03 mol N/ha/jaar is onderschat en voor de gebruiksfase dat voorbij is gegaan aan de omstandigheid dat het gemotoriseerd verkeer moet omrijden als gevolg van het inpassingsplan. Verder betogen appellanten dat het onduidelijk is of wordt voldaan aan de voorwaarden van het rapport "Meer meten, robuuster rekenen" van 15 juni 2020.

Appellanten stellen dat omwonenden, in het bijzonder de bewoner van de Sint Jozeflaan 10 in Smakt, uitkijken op het Natura 2000-gebied.

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

33.2. Uit de geschiedenis van de totstandkoming van de Wet aanpassing bestuursprocesrecht (Kamerstukken II, 2009/10, 32450, nr. 3, blz. 18-20) blijkt dat de wetgever met artikel 8:69a van de Awb de eis heeft willen stellen dat er een verband is tussen een beroepsgrond en het belang waarin appellants door het bestreden besluit dreigt te worden geschaad. De bestuursrechter mag een besluit niet vernietigen wegens schending van een rechtsregel die niet strekt tot bescherming van het belang van degene die in beroep komt.

33.3. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (overzichtsuitspraak van de Afdeling van 11 november 2020, ECLI:NL:RVS:2020:2706, onder 10.51 en 10.52), kunnen de individuele belangen van burgers bij het behoud van een goede kwaliteit van hun woon- of leefomgeving, waarvan een Natura 2000-gebied deel uitmaakt, zo verweven zijn met het algemene belang dat de Wnb beoogt te beschermen, dat niet kan worden geoordeeld dat de betrokken normen van de Wnb kennelijk niet strekken tot bescherming van hun belangen.

Bij de beantwoording van de vraag of verwevenheid als hiervoor bedoeld kan worden aangenomen, wordt onder meer rekening gehouden met de situering van de woning van de appellants, al dan niet tussen overige bebouwing, met de afstand tussen de woning van appellants en het natuurgebied, met wat aanwezig is in het gebied tussen de woning en het Natura 2000-gebied en met het al dan niet bestaande, gehele of gedeeltelijke directe zicht vanuit de woning op het gebied, aldus de hiervoor vermelde overzichtsuitspraak.

33.4. De Afdeling stelt vast dat de kortste afstand tussen het Natura 2000-gebied "Boschhuizerbergen" en de dichtstbijzijnde woning van appellants ongeveer 700 meter is. Appellants hebben niet aannemelijk gemaakt dat zij, in het bijzonder de bewoner van de Sint Jozeflaan 10 in Smakt, vanuit hun woning zicht hebben op het Natura 2000-gebied. Gelet op de tussenliggende woningen, bomen en andere begroeiing acht de Afdeling dit ook niet waarschijnlijk. De Afdeling is daarom van oordeel dat geen verwevenheid bestaat tussen het belang van appellants bij het behoud van een goede kwaliteit van hun woon- en leefomgeving en de algemene belangen die de Wnb beoogt te beschermen. Artikel 8:69a van de Awb staat er dan ook aan in de weg dat het inpassingsplan als gevolg van deze beroepsgrond van appellants wordt vernietigd.

Het betoog slaagt niet.

Elektromagnetische straling

34. Appellants vrezen voor elektromagnetische straling door de bovenleidingen van treinen. Zij stellen dat de sterkte van deze blootstelling volgens het kennisplatform Elektromagnetische Velden tussen 10 en 100 microtesla bedraagt en dat deze niveaus op de lange termijn een merkbaar effect hebben op de gezondheid. Volgens appellants had in het inpassingsplan een afweging van de gezondheidsgevolgen van de elektromagnetische velden van de aan te leggen bovenleidingen bij het spoor op basis van de SBM-2015 richtlijn moeten plaatsvinden, in plaats van op de

richtlijnen van de International Commission on Non-Ionizing Radiation Protection (de ICNIRP).

34.1. Er is voor het project een Milieueffectrapport (het MER) opgesteld, dat als bijlage 1 bij de plantoelichting is gevoegd. In het MER staat dat Movares in opdracht van ProRail onderzoek heeft gedaan naar de mogelijke gezondheidseffecten van statische en niet-statische velden. Wat statische magneetvelden betreft treden er geen schadelijke (onomkeerbare) gezondheidseffecten op. Er is wel een kans op gezondheidseffecten die als hinderlijk kunnen worden ervaren, zoals draaiduizeligheid en misselijkheid. In het MER is verder vermeld dat de grenswaarden voor de hinderlijke gezondheidseffecten, met ruime marge, niet worden overschreden in een gelijkstroom spoorwgomgeving voor de algemene bevolking, waardoor gezondheidsrisico's niet aanwezig zijn. Over niet-statische velden volgt uit de analyse dat de laagfrequente en radiofrequente velden die in een spoorwgomgeving voorkomen zo klein zijn dat de grenswaarden, met ruime marge, niet worden overschreden. Hiermee is het risico op hinderlijke en nadelige gezondheidseffecten voor de algemene bevolking volgens het MER niet aanwezig.

Gelet op deze onderzoeksresultaten hebben provinciale staten geen aanleiding hoeven zien voor nader onderzoek naar de mogelijke gezondheidseffecten.

34.2. De ICNIRP adviseert over het voorkomen van gezondheidsrisico's door blootstelling aan elektromagnetische velden. De ICNIRP stelt ook de blootstellingslimieten hiervoor vast. Deze zijn door de Gezondheidsraad onderschreven en worden in Nederland gehanteerd. De Afdeling ziet in het betoog van appellanten geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten andere limieten dan die van de ICNIRP had moeten hanteren.

Niet in geschil is dat de blootstelling vanwege elektromagnetische velden van bovenleidingen ruimschoots onder de blootstellingslimiet ligt.

Het betoog slaagt niet.

Uitzicht

35. Appellanten betogen dat zij door de bovenleidingen en bovenleidingportalen het vrije uitzicht vanaf de Sint Jozeflaan op de tegenoverliggende weilanden zullen verliezen en dat de horizon hierdoor zal worden vervuild. Appellanten stellen dat de waarde van hun woningen hierdoor ook zal dalen.

35.1. Volgens provinciale staten is de door appellanten gestelde wijziging van het zicht niet onaanvaardbaar en gaat het om een relatief beperkte inbreuk. Er ligt immers al een spoorweg, de portalen zijn in hoogte beperkt en bewust sober uitgevoerd en belemmeren niet het doorzicht. Provinciale staten verwijzen naar het Landschapsplan van augustus 2021, dat als bijlage bij de plantoelichting is gevoegd, en de hierin opgenomen uitgangspunten en ontwerpprincipes.

35.2. In paragraaf 5.1 van het Landschapsplan is vermeld dat het aanbrengen van bovenleiding grotendeels kan zonder noemenswaardige gevolgen voor het ruimtebeslag, maar wel visuele effecten heeft. Volgens

paragraaf 6.2.3 van het Landschapsplan hoort de bovenleiding bij het technische profiel van de spoorbaan en is dit ook zo vormgegeven. De masten hebben bewust een technische uitstraling en sobere uitvoering. Het gehele tracé van de Maaslijn zal worden voorzien van bovenleidingmasten, rijdraad, draagkabel en versterkingsleiding. De masten hebben een onderlinge afstand van ongeveer 60 meter. Een enkelspoor heeft een enkele mast met een uitlegger. Een dubbelspoor wordt voorzien van dubbele masten met uitleggers en van een strakke rijdraad en gebogen (doorhangende) draagkabel, zo is ook vermeld.

In het Landschapsplan is verder vermeld dat de aanleg van de bovenleiding ervoor zorgt dat de lijn van een afstand zichtbaarder wordt dan hij nu is.

In het Landschapsplan zijn ontwerpprincipes opgenomen. De bovenleidingmasten dienen zoveel mogelijk aan één kant te staan en niet om en om, op een zo groot mogelijke afstand, in één lijn op dezelfde afstand van het spoor en bij voorkeur aan de kant met de meeste beplanting, zodat de masten het minst opvallen. De masten staan zo dicht mogelijk bij het spoor om zo het bestaande groen en het landschap zoveel mogelijk te behouden. De masten zijn verzinkt en worden niet geverfd, zodat deze bij veroudering het minst opvallen. Verder is bij de ontwerpprincipes in het Landschapsplan vermeld dat bij voorkeur geen bovenleidingportalen worden geplaatst, omdat deze visueel veel meer aanwezig zijn en vanaf de overweg een visuele tunnel kunnen vormen.

35.3. Zoals in het Landschapsplan is vermeld, heeft het aanbrengen van bovenleidingen visuele effecten. Het vrije uitzicht vanaf de Sint Jozeflaan zal door het aanbrengen van bovenleiding veranderen, zoals appellanten stellen. Een recht op blijvend vrij uitzicht bestaat echter niet. Verder is van belang dat provinciale staten met de uitgangspunten en ontwerpprincipes van het Landschapsplan hebben geborgd dat voor de omgeving visueel en voor de beleving zo min mogelijk verstoring optreedt. Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat de gestelde horizonvervuiling zodanig is dat het inpassingsplan na afweging van de betrokken belangen niet kon worden vastgesteld.

35.4. Er bestaat ook geen aanleiding voor de verwachting dat de waardevermindering door horizonvervuiling zo groot zal zijn dat provinciale staten bij de afweging van de betrokken belangen hieraan een groter gewicht hadden moeten toekennen dan zij hebben gedaan. Zoals zij hebben gesteld, bestaat voor een eventuele tegemoetkoming in planschade een afzonderlijke procedure met rechtsbeschermingsmogelijkheden.

Het betoog slaagt niet.

Beroepen van [J], [J] en [J]

36. [J] woont aan de [J] in [J], nabij de overweg Pelgrimslaan. Hij exploiteert buiten en in een loods bij zijn woning een rabarber-kwekerij.

[J] en [J] wonen aan de Sint Jozeflaan 4 en 16 in Smakt, nabij de overweg Loobeeck.

37. [J], [J] en [J] komen op tegen afwaardering van de overweg Pelgrimslaan. Zij betogen dat de huidige verkeerssituatie veilig is en de afwaardering van de overweg dus niet noodzakelijk is. Verder betogen zij dat de afwaardering tot extra verkeersbelasting op de omliggende wegen en daarmee tot meer geluid- en milieuhinder en verkeersonveilige situaties leidt. [J] en [J] stellen dat hun woningen daardoor in waarde dalen.

38. [J] betoogt daarnaast dat de afwaardering tot een slechte bereikbaarheid voor het calamiteitenverkeer en tot aantasting van de sociale cohesie van de inwoners van Smakt en Holthees leidt.

Bovendien betoogt [J] dat de afwaardering zonder aanpassing van de wegen de doodsteek is voor zijn bedrijf, omdat het bedrijf onbereikbaar wordt voor vrachtverkeer en geen ontwikkelingsmogelijkheden meer heeft. [J] stelt dat hij ook bij aanpassing van de wegen aanzienlijke schade zal lijden, namelijk omrijtschade en waardedaling van zijn bedrijf door de ongunstiger ligging, naast de omrijkosten privé. Hij zal daarom een verzoek om een tegemoetkoming in planschade indienen.

38.1. De Afdeling begrijpt dat [J] zich zorgen maakt over de bereikbaarheid van zijn bedrijf voor het vrachtverkeer na afwaardering van de overweg Pelgrimslaan, gelet op de situering van zijn bedrijf aan het einde van de Pelgrimslaan en de beperkte breedte van die weg. Zoals hiervoor is overwogen onder 27.10, is op de hoek Pelgrimslaan nabij de overweg Pelgrimslaan in het inpassingsplan een bochtverbreding voorzien voor het (zwaar) verkeer. Hiermee blijft het bedrijf van [J] bereikbaar voor vrachtverkeer.

Wat betreft de gestelde omrijtijd, heeft de Afdeling hiervoor onder 27.16 overwogen dat de overweg Loobek op zo'n 750 meter van de overweg Pelgrimslaan ligt, wat voor het gemotoriseerd verkeer leidt tot een extra reistijd van ongeveer drie minuten en die de raad niet onaanvaardbaar heeft kunnen achten. De Afdeling ziet geen aanleiding voor een ander oordeel in de situatie van [J]. Bij de afweging van de betrokken belangen hoefden provinciale staten aan de extra reistijd dus geen groter gewicht toe te kennen dan zij hebben gedaan. Dit geldt ook voor de door [J] gestelde waardevermindering van zijn bedrijf door de ongunstiger ligging. Zoals de Afdeling hiervoor onder 35.4 heeft overwogen bestaat voor een eventuele tegemoetkoming in planschade een afzonderlijke procedure met rechtsbeschermingsmogelijkheden.

38.2. Voor het overige zijn de betogen van [J], [J] en [J] over de afwaardering vergelijkbaar met die van [J] en anderen en [J] en anderen. Gelet op wat is overwogen onder 27.3 tot en met 27.16, slagen deze betogen over de afwaardering niet.

39. [J] en [J] vrezen ook voor geluidsoverlast en trillinghinder als gevolg van de verwachte toename van het aantal treinen en de hogere snelheid van de treinen.

39.1. Gelet op wat de Afdeling hiervoor onder 29.1 tot en met 29.6 heeft overwogen over het aspect trillingen in Smakt en onder 30.1 over het aspect geluid in Smakt, slagen deze betogen evenmin.

Beroep van [J]

40. [J] woont aan de [J] in Castenray. Hij is eigenaar van een aantal percelen bij het spoor, waar hij een agrarisch bedrijf exploiteert met onder meer een varkenshouderij. Hij kan zich niet verenigen met diverse onderdelen van het inpassingsplan.

Bestemming "Verkeer – Voorlopig"

41. [J] betoogt dat aan twee van zijn percelen, kadastraal bekend gemeente Venray, sectie R, nummers 2093 en 111, ten onrechte de bestemming "Enkelbestemming Verkeer - Voorlopig" is toegekend. [J] voert aan dat ProRail aanvankelijk beoogde om deze percelen te gebruiken als werkterrein. Vanwege zijn bezwaren daartegen en omdat het werkterrein niet noodzakelijk is gebleken, heeft ProRail hem echter bij brief van 4 september 2024 toegezegd dat de percelen niet als werkterrein gebruikt zullen worden. Gelet hierop moet het inpassingsplan worden vernietigd voor zover het deze twee percelen betreft, aldus [J]

41.1. Provinciale staten hebben in hun nader stuk van 22 oktober 2024 toegezegd dat het voorziene werkterrein op de twee percelen van [J] niet zal worden gebruikt. Het inpassingsplan hoeft dit werkterrein bij nader inzien niet mogelijk te maken en kan volgens provinciale staten in zoverre worden vernietigd. Provinciale staten hebben deze toezegging op de zitting bevestigd.

41.2. Omdat provinciale staten zich in zoverre op een ander standpunt stellen dan zij in het bestreden besluit hebben gedaan, is het bestreden besluit, voor zover dit het plandeel betreft met de bestemming "Enkelbestemming Verkeer – Voorlopig" op de gronden, kadastraal bekend nummers Venray R 2093 en 111, niet met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid.

Het betoog slaagt. De Afdeling zal hierna onder 73 en 78 toelichten welke gevolgen dit oordeel heeft.

41.3. Aan een inhoudelijke beoordeling van de bezwaren van [J] tegen het werkterrein en het betoog dat ten onrechte geen onderzoek is verricht naar de hinder die hij hiervan zal ondervinden, komt de Afdeling gelet op het vorenstaande niet toe.

Railinzetplaats

42. [J] betoogt dat het inpassingsplan moet vastleggen welke locaties gebruikt mogen worden als een zogenoemde "railinzetplaats", een locatie om voertuigen in het spoor te zetten, en dit moet uitsluiten voor alle andere locaties. [J] stelt dat feitelijk voertuigen in het spoor worden gezet op de spoorwegovergang nabij zijn woning, waar het spoor kruist met de weg Roland, en dat hij hier veel hinder van ondervindt. Hij vreest daarom dat de grond aan de overzijde van het spoor ter hoogte van zijn woning na realisatie van het project als railinzetplaats zal worden gebruikt. Hij vreest hinder door trillingen en geluid, die niet is onderzocht, en negatieve effecten op de gezondheid van hemzelf en zijn gezin. [J] stelt verder dat het

aanleggen van een toegangs- en onderhoudspad naar een nieuwe wissel niet logisch is op deze locatie.

42.1. Provinciale staten wijzen erop dat in tabel 2.1 van de plantoelichting staat waar de railinzetplaatsen komen. De spoorwegovergang en de grond aan de overzijde van het spoor ter hoogte van de woning van [REDACTED] J staan daar niet bij. Op de zitting hebben provinciale staten toegelicht dat de spoorwegovergang in de bestaande situatie wordt en mag worden gebruikt als railinzetplaats. Het is volgens provinciale staten niettemin onwenselijk om een spoorwegovergang bezet te houden om materieel op het spoor te plaatsen. Het is daarom de bedoeling om, als de railinzetplaatsen genoemd in tabel 2.1 van de plantoelichting zijn gerealiseerd, uitsluitend op die locaties materieel op het spoor te zetten. Het gebruik van de spoorwegovergang nabij de woning van [REDACTED] J als railinzetplaats zal volgens provinciale staten in principe stoppen nadat de in tabel 2.1 vermelde railinzetplaatsen zijn gerealiseerd. Aan de overzijde van het spoor ter hoogte van de woning van [REDACTED] J zal volgens provinciale staten een toegangs- en onderhoudspad komen naar een nieuwe wissel.

42.2. Blijkens de verbeelding is aan de spoorwegovergang en de grond aan de overzijde van het spoor ter hoogte van de woning van [REDACTED] J de bestemming "Verkeer – Railverkeer" toegekend. Deze gronden zijn op basis van artikel 4.1, aanhef en onder a, f, i, en l van de planregels onder meer bestemd voor spoorwegvoorzieningen, voorzieningen ten behoeve van geleiding en beveiliging, verkeers- en verblijfsvoorzieningen en wegen en paden. Deze planregels staan niet in de weg aan het gebruik van de gronden als railinzetplaats.

42.3. In tabel 2.1 van de plantoelichting staat op welke locaties de railinzetplaatsen langs het spoor zijn beoogd. Deze locaties liggen op min of meer gelijke afstand van elkaar en zijn geschikt voor een railinzetplaats. Er is geen railinzetplaats beoogd in de directe nabijheid van de woning van [REDACTED] J. De Afdeling stelt vast dat het inpassingsplan voorziet in de realisatie van de in tabel 2.1 vermelde railinzetplaatsen. Het aangevoerde geeft geen aanleiding om te betwijfelen dat de railinzetplaatsen op de in de tabel vermelde locaties zullen worden verwezenlijkt en dat het bestaande gebruik van andere bestaande locaties voor railinzet, zoals de spoorwegovergang, daarna in principe zal worden beëindigd. De Afdeling ziet onder deze omstandigheden ook geen grond voor de verwachting dat ter hoogte van de woning van [REDACTED] J een nieuwe railinzetplaats zal worden gerealiseerd. Of ter plaatse een toegangs- en onderhoudspad wordt gerealiseerd, is daarvoor niet relevant. In de mogelijkheid dat in een enkele uitzonderlijke situatie, zoals bij een calamiteit, de spoorwegovergang als railinzetplaats zal worden gebruikt, hoefden provinciale staten geen aanleiding te zien om een algemene regeling over railinzetplaatsen in de planregels op te nemen, omdat de hinder daarvan naar zijn aard hoogst incidenteel en kortdurend zal zijn. De conclusie is dat gelet op het vorenstaande provinciale staten in het inpassingsplan niet nader hoefden te regelen welke specifieke locaties wel of niet als railinzetplaats gebruikt mogen worden.

Het betoog slaagt niet.

Verdubbeling van de spoorweg

43. [J] meent dat het spoor ter hoogte van zijn woning zal worden verdubbeld. Hij stelt dat daardoor de feitelijke afstand tussen zijn woning en de spoorbanen vijf meter korter wordt en dat het woon- en leefklimaat van hemzelf en zijn gezin wordt aangetast. In de onderzoeken naar geluid- en trillinghinder is hiermee volgens hem ten onrechte geen rekening gehouden.

43.1. Provinciale hebben in het verweerschrift en op de zitting aan de hand van een inrichtingstekening toegelicht dat het spoor ter hoogte van de woning van [J] niet wordt verdubbeld. De spoorverdubbeling loopt, vanuit het noorden gezien, tot ongeveer tien meter ten noorden van de woning van [J]. Dat is ook als uitgangspunt genomen in de verrichte onderzoeken naar geluid en trillingen, aldus provinciale staten.

43.2. [J] heeft op de zitting te kennen gegeven dat de locatie van het dubbelspoor met de getoonde inrichtingstekening is opgehelderd. De Afdeling stelt bovendien vast dat het plangebied gezien vanuit het noorden begint als brede strook, om dan ten noorden van de woning van [J] taps toelopend smaller te worden tot het punt waar volgens de inrichtingstekening een enkelspoor is voorzien, en vervolgens als smalle strook verder loopt in zuidelijke richting. Gelet op dit verloop is het naar het oordeel van de Afdeling redelijkerwijs gezien niet mogelijk, anders dan in Smakt, dat ter hoogte van de woning van [J] een dubbelspoor wordt gerealiseerd. Provinciale staten hebben hiermee in de onderzoeken naar geluid- en trillinghinder dan ook geen rekening hoeven houden.

Het betoog slaagt niet.

Geluidhinder

44. [J] vreest dat het inpassingsplan leidt tot geluidhinder. Hij betwist de conclusie in het Geluidrapport dat ter hoogte van zijn woning geen maatregelen, zoals raildempers, nodig zijn. Het Geluidrapport is volgens [J] gebrekkig. [J] wijst op beleid waarin staat dat 95% van het goederenvervoer in 2030 stil moet zijn. Hij stelt dat er geen garantie is dat dit daadwerkelijk het geval zal zijn, dat onduidelijk is of dit beleid ook geldt voor personenvervoer en dat in de periode tot 2030 door gebruik van niet-stil materieel de geluidhinder hoger kan zijn dan is aangenomen. Gelet hierop zou er volgens [J] specifiek onderzoek naar de periode tot 2030 verricht moeten worden, of zou het inpassingsplan moeten verzekeren dat uitsluitend stil materieel over het nieuwe spoor mag rijden.

Verder betoogt [J] dat het inpassingsplan ten onrechte niet verzekert dat de frequentie van goederentreinen niet méér toeneemt dan als uitgangspunt is genomen in diverse onderzoeken, zoals het Geluidrapport. Als de gehanteerde frequentie niet klopt, dan zijn de uitkomsten van het onderzoek ook niet juist, zo stelt hij.

44.1. Provinciale staten stellen dat de geluidhinder ter hoogte van de woning van [J] als gevolg van het inpassingsplan met 2,5 dB afneemt. De geluidbelasting op de referentiepunten nabij de woning ligt in de huidige situatie volgens het Nalevingsverslag 2020 ongeveer 1,2 dB onder het GPP

en in de toekomstige situatie in 2030 volgens het Geluidrapport 3,8 dB onder het GPP. Provinciale staten stellen verder dat het inpassingsplan niet als doel heeft om de frequentie van de goederentreinen te verhogen. In het Geluidrapport is wel rekening gehouden met de autonome groei van het goederenverkeer. Deze prognose is volgens provinciale staten realistisch. Een verdere groei is bovendien alleen mogelijk voor zover die binnen de GPP's blijft, aldus provinciale staten.

44.2. Provinciale staten hebben onderzoek laten doen naar de gevolgen die het inpassingsplan heeft voor geluidhinder. De resultaten daarvan zijn neergelegd in het Geluidrapport. Hiervoor is onder 12 tot en met 15 de inhoud van het Geluidrapport en de bijbehorende beoordelingssystematiek beschreven. Volgens het Geluidrapport worden de GPP's op de rekenpunten nabij de woning van [REDACTED] niet overschreden. Er worden op het spoor nabij die woning geen raildempers of andere geluidbeperkende voorzieningen aangebracht.

44.3. Uit de stukken en wat op de zitting is besproken volgt dat provinciale staten het weliswaar gunstig vinden dat de geluidhinder bij de woning van [REDACTED] feitelijk afneemt, maar dat zij voor de vraag of het inpassingsplan kan worden vastgesteld doorslaggevend achten dat de geldende GPP's niet overschreden mogen en zullen worden. Volgens provinciale staten is daarmee verzekerd dat de geluidhinder niet onaanvaardbaar is.

44.4. De Afdeling ziet geen aanleiding om dit uitgangspunt van provinciale staten onacceptabel te achten. Verder stelt de Afdeling vast dat ter hoogte van de woning van [REDACTED] een GPP geldt, dat bij de vaststelling van het inpassingsplan niet is gewijzigd. Volgens het Geluidrapport wordt rond de woning van [REDACTED] voldaan aan de GPP's. Wanneer er, voor of na 2030, feitelijk minder stil en meer lawaaiig goederen- en/of personenmaterieel wordt ingezet dan waarvan in het Geluidrapport is uitgegaan, kunnen er mogelijk minder treinen rijden. De GPP's worden dan immers eerder bereikt en de spoorweggebruiker moet voldoen aan de GPP's. Om dezelfde reden is ook een frequentie van goederentreinen die hoger is dan waarmee is gerekend in het Geluidrapport, niet toegestaan als dat ertoe leidt dat het GPP wordt overschreden. De Afdeling heeft dat eerder vergelijkbaar overwogen onder 38.2 van de uitspraak van 10 februari 2016, ECLI:NL:RVS:2016:342. Gelet hierop mochten provinciale staten ervan uitgaan dat de geluidbelasting op de woning van [REDACTED] na de vaststelling van het inpassingsplan niet zal toenemen ten opzichte van de referentiesituatie met een opgevuld GPP en dat gelet daarop geen onaanvaardbare geluidbelasting is te verwachten. Daarom mochten provinciale staten afzien van het verrichten van nader onderzoek naar de periode vóór 2030 en het treffen van een nadere regeling in het inpassingsplan over stil en lawaaiig treinmaterieel en de frequentie van goederentreinen. Evenmin verplichten in deze situatie de artikelen 11.29, eerste lid, en 11.30, vierde lid, van de Wm tot het treffen van geluidbeperkende maatregelen.

Het betoog slaagt niet.

45. [J] voert aan dat niet inzichtelijk is in hoeverre het Geluidrapport rekening houdt met de locatie en de effecten van de benodigde nieuwe wissel ter hoogte van de inrit naar zijn perceel. Hij stelt dat de wissel extra geluidhinder met zich brengt, mede door het optrekken en afremmen van treinen.

45.1. Uit artikel 3 van de Regeling geluid milieubeheer volgt dat bij het vaststellen van de geluidproductie van een spoorweg onder meer rekening moet worden gehouden met de aanwezigheid van een wissel.

Wat de locatie van de nieuwe wissel betreft, is van belang dat in paragraaf 3.5.1 van het Geluidrapport staat dat bij de berekeningen gebruik is gemaakt van twee inrichtingstekeningen. Provinciale staten hebben toegelicht dat hierop ook de wissels zijn ingetekend. Op de zitting is een uitsnede van een inrichtingstekening voor het spoor nabij de woning van [J] bekeken, waarmee de locatie van de wissel is opgehelderd. Die locatie is in lijn met de locatie die in het Geluidrapport tot uitgangspunt is genomen. Voor het oordeel dat in het Geluidrapport een onjuiste locatie van de beoogde wissel nabij de woning van [J] als uitgangspunt zou zijn genomen, ziet de Afdeling dan ook geen grond.

Over de effecten van de wissel hebben provinciale staten toegelicht dat in het Geluidrapport aan de voorziene wissel bovenbouwcode 1 als bedoeld in het Reken- en meetvoorschrift 2012 is toegekend. Bij de berekening van de geluidbelasting is dus in zoverre verdisconteerd dat in het traject een wissel aanwezig is. Het aangevoerde geeft geen grond om in dit opzicht aan de juistheid van het Geluidrapport te twijfelen.

In het Geluidrapport is als uitgangspunt genomen dat rond de wissel geen extra geluidbelasting optreedt door het afremmen en optrekken van treinen. De reden daarvoor is, zo hebben provinciale staten toegelicht, dat gebruik wordt gemaakt van een zogenoemde hogesnelheidswissel waar treinen met gelijkblijvende snelheid overheen kunnen rijden. Dat bij gebruik van een dergelijke wissel geen extra geluidbelasting zal optreden, heeft [J] niet bestreden. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat het Geluidrapport in dit opzicht op een onjuist uitgangspunt zou zijn gebaseerd.

Het betoog slaagt niet.

46. [J] betoogt dat het inpassingsplan ten onrechte niet verplicht tot het jaarlijks verrichten van een monitoringsonderzoek naar geluidhinder door een onafhankelijke instantie, waarbij de resultaten met hem en andere belanghebbenden worden gedeeld.

46.1. De Afdeling stelt vast dat ProRail als spoorwegbeheerder jaarlijks een verslag moet maken van de naleving van de GPP's. Iedereen kan deze verslagen inzien op www.geluidregisterspoor.nl en www.prorail.nl/wonen/geluid/rapportages. Toen het inpassingsplan werd vastgesteld, volgde deze verplichting uit artikel 11.22, eerste lid, van de Wm. Nu volgt deze verplichting uit artikel 20.1 van de Omgevingswet. Provinciale staten stellen zich dus terecht op het standpunt dat de wet al voorziet in monitoring van geluidhinder. Er is geen rechtsregel die provinciale staten verplicht om daarnaast ook de door [J] gewenste

monitoringsverplichting op te nemen in het inpassingsplan.

Het betoog slaagt niet.

47. Het betoog van [J] dat de geluidhinder nabij zijn woning nauwkeuriger in kaart moet worden gebracht voor de periode waarin het inpassingsplan wordt gerealiseerd, gaat niet over het inpassingsplan zelf maar over de uitvoering daarvan. Uitvoeringsaspecten kunnen in deze procedure niet aan de orde komen. De Afdeling bespreekt deze beroepsgrond daarom niet inhoudelijk.

Trillinghinder

48. [J] vreest schade en hinder door trillingen aan zijn woning en bedrijfsgebouwen aan de [J] als gevolg van het inpassingsplan. Hij betoogt dat de stukken die ten grondslag liggen aan het inpassingsplan onvoldoende inzichtelijk maken in welke mate hij hiermee zal worden geconfronteerd. [J] stelt verder dat bij zijn woning overschrijdingen zijn geconstateerd van het beoordelingskader voor trillinghinder, maar dat eveneens is geconstateerd dat geen doelmatige maatregelen mogelijk zijn, zoals Under Sleeper Pads. Provinciale staten mochten het inpassingsplan volgens [J] niet zonder het treffen van maatregelen vaststellen.

48.1. Provinciale staten stellen zich op het standpunt dat geen schade aan de gebouwen van [J] is te verwachten. Dit blijkt volgens hen uit paragraaf 4.2.1 en bijlage VIII van het Trillingrapport.

Provinciale staten stellen verder onder verwijzing naar het Trillingrapport dat de trillinghinder bij de woning van [J] als gevolg van het spoor zal toenemen. Volgens provinciale staten is bezien of maatregelen kunnen worden getroffen die deze toename van trillinghinder voorkomen, maar er zijn geen maatregelen die qua effect en kosten doelmatig zijn als bedoeld in artikel 9 van de Bts. Omdat de maximale trillingsterkte ($V_{\max}$) niet de in artikel 9, tweede lid, van de Bts gestelde grens van 3,2 overschrijdt, is het volgens provinciale staten aanvaardbaar om, ondanks de geconstateerde toename van de trillinghinder, geen maatregel te treffen voor de woning van [J].

48.2. Provinciale staten hebben onderzoek laten doen naar de gevolgen die het inpassingsplan heeft voor het mogelijk optreden van schade aan gebouwen en hinder voor personen in gebouwen door trillingen als gevolg van het spoor. De resultaten daarvan zijn neergelegd in het Trillingrapport. Hiervoor is onder 16 tot en met 22 de inhoud van het Trillingrapport en de bijbehorende beoordelingssystematiek kort beschreven.

48.3. De Afdeling ziet in wat [J] heeft aangevoerd geen aanleiding om het werken met de gehanteerde bandbreedtes, en niet met exacte waardes, ontoelaatbaar te achten. In bijlage VIII van het Trillingrapport staan kaarten met de resultaten van diverse modelberekeningen, namelijk die naar de trillingsterkte ($V_{\max}$) in de bestaande situatie en de plansituatie, de trillingsintensiteit (V_{per}) in de bestaande situatie en de plansituatie, locaties met mogelijke overschrijdingen van de Bts en de trillingsnelheid (V_{top}) in de plansituatie. Op deze kaarten hebben gebouwen een bepaalde kleur gekregen, die blijkens de legenda telkens weergeeft in welke bandbreedte de

berekende waarde ligt. De gehanteerde bandbreedtes sluiten aan bij de streef- en grenswaarden van de Bts. Niet is gebleken dat provinciale staten hiermee onvoldoende inzicht hebben verworven in de trillinghinder waar

■ J mee geconfronteerd zal worden.

Dit betoog slaagt niet.

48.4. Naar het oordeel van de Afdeling stellen provinciale staten zich terecht op het standpunt dat het aannemelijk is dat als gevolg van het inpassingsplan geen onaanvaardbaar risico op schade aan de woning van ■ J is te verwachten, ook als geen specifieke maatregelen worden getroffen. De reden hiervoor is dat in hoofdstuk 6 van het Trillingrapport wordt geconcludeerd dat, voor zover relevant voor de woning van ■ J, tijdens de bouwfase wordt voldaan aan de eisen uit SBR-Richtlijn deel A en dat er in de exploitatiefase ook geen overschrijdingen als gevolg van het project zijn voorzien. ■ J heeft geen argumenten naar voren gebracht die twijfel doen ontstaan over de juistheid van deze conclusie.

Dit betoog slaagt niet.

48.5. Voor zover ■ J betoogt dat het inpassingsplan niet zonder het treffen van maatregelen kan worden vastgesteld, acht de Afdeling het volgende van belang. Wat betreft de gemiddelde trillingssterkte (V_{per}), staat in artikel 7, eerste lid, van de Bts dat voor een bestaande situatie maatregelen om trillinghinder te voorkomen of te beperken achterwege blijven, als de V_{per} in de plansituatie voldoet aan de in tabel 3 opgenomen grenswaarde. Voor wonen staat in tabel 3 een grenswaarde van 0,1 mm/s voor de dag, avond en nacht.

Volgens bijlage VIII bij het Trillingrapport is de V_{per} voor de woning van ■ J in zowel de huidige situatie als de plansituatie minder dan 0,05 mm/s. Daarmee voldoet de V_{per} in de plansituatie aan de grenswaarde van 0,1 mm/s voor wonen. In zoverre hebben provinciale staten terecht geen aanleiding gezien om maatregelen te treffen.

48.6. Wat betreft de maximale trillingsterkte (V_{max}) staat in bijlage VIII bij het Trillingrapport dat deze voor de woning van ■ J in de huidige situatie tussen de 0,2 en 0,4 mm/s bedraagt en in de plansituatie tussen de 0,4 en 0,8 mm/s. Daarmee is sprake van een toename van meer dan 30% waarbij niet wordt voldaan aan de streefwaarde van 0,2 mm/s voor de dag en nacht die is vermeld in tabel 6 van de Bts. Aan de grenswaarde voor de dag van 0,8 mm/s wordt voldaan, maar de grenswaarde voor de nacht van 0,4 mm/s wordt overschreden.

In artikel 6, derde lid, van de Bts staat dat gelet op deze waarden voor de woning van ■ J maatregelen moeten worden getroffen waarmee de toename tot in ieder geval 30% wordt teruggebracht of zoveel meer als nodig is om overschrijding van de grenswaarde van 0,4 mm/s voor V_{max} in de nacht te voorkomen. Artikel 9, eerste lid, voorziet erin dat het treffen van deze maatregelen achterwege blijft wanneer zij niet doelmatig zijn. Dit moet in de toelichting bij het besluit worden gemotiveerd. Ook in een geval waarbij de trillingsterkte toeneemt en de grenswaarde van 0,4 mm/s wordt overschreden, blijft volgens het Bts het treffen van maatregelen dus achterwege als die maatregelen niet doelmatig zijn.

48.7. Provinciale staten hebben een toelichting gegeven op hun keuze om voor de woning van [J] geen maatregelen met betrekking tot $V_{\max}$ te treffen. Zij hebben erop gewezen dat in de voorziene situatie de $V_{\max}$ maximaal 0,8 mm/s bedraagt. Aan de grenswaarde voor $V_{\max}$ van 3,2 mm/s die in artikel 9, tweede lid, van de Bts is gesteld en waarboven maatregelen niet achterwege mogen blijven, wordt dus ruimschoots voldaan.

Provinciale staten stellen verder onder verwijzing naar het Trillingrapport dat de $V_{\max}$ voor de woning van [J] met 41% moet worden verminderd om aan de grenswaarde van 0,4 mm/s in het Bts te voldoen. Dat kan worden behaald door het plaatsen van een damwand, maar de kosten van € 400.000,00 daarvoor overschrijden het richtbedrag van € 47.000,00 per woning ruimschoots en staan ook niet in verhouding tot het aantal personen dat hiervan zou profiteren. De theoretische effectiviteit van Under Sleeper Pads is volgens de eerste tabel op p. clxxiv van het Trillingrapport tussen de 15 en 65%. Uit de tweede tabel volgt dat Under Sleeper Pads in de praktijk bij de woning van [J] een reductie van $V_{\max}$ van 20% bewerkstelligen. Under Sleeper Pads zijn dus ontoereikend om aan de grenswaarde van 0,4 mm/s in het Bts te voldoen, terwijl er wel kosten van € 24.000,00 mee zijn gemoeid. Provinciale staten mochten gelet hierop tot de conclusie komen dat zowel een damwand als Under Sleeper Pads niet doelmatig zijn als bedoeld in artikel 9, eerste lid, van de Bts.

Gelet op de berekende trillinghinder ziet de Afdeling in wat [J] heeft aangevoerd geen grond voor het oordeel dat provinciale staten onder de voormelde omstandigheden in zoverre hadden moeten afzien van het vaststellen van het inpassingsplan.

Het betoog slaagt niet.

49. [J] betoogt dat het inpassingsplan zou moeten verplichten tot het jaarlijks verrichten van een monitoringonderzoek naar trillinghinder door een onafhankelijke instantie, waarbij de resultaten met hem en andere belanghebbenden worden gedeeld.

49.1. Provinciale staten moeten bij de vaststelling van het inpassingsplan toereikend motiveren dat het inpassingsplan niet leidt tot onevenredige schade of hinder door trillingen voor onder andere [J]. Er is geen wettelijke regel of algemeen rechtsbeginsel dat vereist dat daarnaast ook nog de door [J] gewenste jaarlijkse monitoringsverplichting in het inpassingsplan wordt opgenomen.

Het betoog slaagt niet.

Evenredigheid

50. [J] betoogt dat provinciale staten geen behoorlijke afweging hebben gemaakt tussen enerzijds de voordelen van het inpassingsplan en anderzijds de cumulatie van trillinghinder, geluidhinder, verkeerhinder en een verslechterde luchtkwaliteit waar hij gedurende de realisatiefase en na de voltooiing van het inpassingsplan mee te maken zal krijgen.

50.1. Niet is gebleken dat de door [J] genoemde gevolgen van het plan, die onder meer in de vorige overwegingen aan de orde zijn gekomen, onevenredig nadelig zijn. Verder hebben provinciale staten op de zitting

toegelicht dat de trillingen vanwege weg- en railverkeer ook samen niet tot een onaanvaardbare hinder zullen leiden. Zij versterken elkaar namelijk niet omdat zij niet gelijktijdig op dezelfde frequentie, dat wil zeggen met eenzelfde golfpatroon, plaatsvinden. In hoofdstuk 1 van de plantoelichting staat welke voordelen het inpassingsplan met zich brengt. Onder meer wordt de betrouwbaarheid van de dienstregeling hoger, worden de rij- en reistijden korter, en zal door elektrificatie van het spoor materieel flexibel kunnen worden ingezet, de exploitatie zal goedkoper worden en het vervoer schoner en minder overlastgevend.

De Afdeling ziet in het aangevoerde geen grond voor het oordeel dat provinciale staten hiermee het inpassingsplan en de daarbij behorende belangenafweging ontoereikend zouden hebben gemotiveerd. Provinciale staten mochten tot de conclusie komen dat [J] geen gevolgen ondervindt die, ook opgeteld, onevenredig zijn in verhouding tot het doel van het inpassingsplan, en mochten het belang dat met de realisatie van het inpassingsplan is gemoeid zwaarder laten wegen dan het belang van [J] bij het behoud van de bestaande situatie.

Het betoog slaagt niet.

Beroep [J]

51. [J] woont aan de Sint Jansweg 1 in Grubbenvorst, bij de spoorlijn en aan de rand van een bosperceel. Zijn woning is een rijksmonument uit 1881. Hij vreest voor hinder en schade aan zijn woning als gevolg van realisatie van het inpassingsplan.

[J] wil met het beroep bereiken dat alsnog maatregelen worden getroffen om schade en hinder als gevolg van geluid en trillingen zoveel mogelijk te beperken.

Trillingen

52. [J] betoogt dat de uitgevoerde metingen van trillingen niet representatief zijn. Hij stelt dat in het MER is betrokken dat het aantal goederentreinen zal toenemen met 30%. Anders dan provinciale staten stellen, is dit volgens [J] dus geen autonome ontwikkeling. Door deze toename zullen de trillingen volgens hem veel sterker zijn dan provinciale staten stellen.

[J] betoogt dat de metingen van trillingen ook niet representatief zijn, omdat deze zijn verricht in de periode van 14 tot en met 23 juli 2021, toen er minder treinen reden vanwege overstromingen.

52.1. De Afdeling begrijpt de zorgen [J] over mogelijke schade en hinder aan zijn monumentale woning als gevolg van realisatie van het inpassingsplan. Hieronder zal de Afdeling eerst ingaan op het betoog dat de metingen niet representatief zijn.

Periode metingen

52.2. Provinciale staten stellen, onder verwijzing naar het nadere stuk van 15 januari 2026, dat uit verificatie van de meetresultaten is gebleken dat er geen sprake was van significant minder treinverkeer in de periode dat de

metingen plaatsvonden en dat er voldoende treinen zijn gemeten om betrouwbare uitspraken te doen over de trillingen.

52.3. Zoals hiervoor is overwogen onder 16 tot en met 22, is met toepassing van de SBR-richtlijn en de Bts onderzoek verricht naar trillingsschade en -hinder. De resultaten hiervan zijn opgenomen in het Trillingrapport en in het, bij nader stuk overgelegde, Nader Trillingrapport.

In bijlage VII van het Trillingrapport is vermeld dat de metingen een meetduur hadden van een week, om voldoende trillingen van goederentreinen te registreren. Provinciale Staten hebben in het nadere stuk van 15 januari 2026 in een tabel het aantal goederen- en passagierstreinen in de periode van 12 juli t/m 1 augustus 2021 inzichtelijk gemaakt. Zoals provinciale staten stellen, volgt hieruit geen afwijkend patroon van het treinverkeer rond de overstromingen tussen 13 en 15 juli. Hieruit volgt dus niet dat de periode waarin is gemeten niet representatief is.

Meer goederentreinen

52.4. Provinciale staten stellen dat een autonome toename van het aantal goederentreinen is voorzien. Deze toename staat volgens provinciale staten los van het project en wordt in de referentiesituatie verwacht, waarmee rekening is gehouden in de berekeningen.

52.5. Zoals onder 2 is overwogen, heeft het inpassingsplan de opwaardering van de Maaslijn tot doel. Uit het inpassingsplan volgt niet dat hiermee een toename van het aantal goederen- en/of passagierstreinen wordt beoogd. Zoals provinciale staten stellen, wordt wel een autonome toename van het aantal goederentreinen verwacht. In tabel 4 van het Trillingrapport zijn de treinaantallen per uur weergegeven in de bestaande situatie, de referentiesituatie en de plansituatie. De referentiesituatie heeft betrekking op de bestaande situatie aangevuld met autonome ontwikkelingen tot 2030. In het Trillingrapport is dus rekening gehouden met die autonome ontwikkelingen.

52.6. Uit tabel 4 van het Trillingrapport volgt dat op het traject tussen Nijmegen en Blerick, van belang voor [REDACTED], overdag en 's avonds geen goederentreinen rijden en dat het aantal goederentreinen per uur in de nacht (van 23:00 – 7:00 uur) op dat traject licht zal toenemen, van 0,06 in de bestaande situatie naar 0,08 in de referentie- en plansituatie.

Het aantal goederentreinen op het traject tussen Venlo en Roermond zal ook licht toenemen van 0,22 in de bestaande situatie naar 0,31 in de referentie- en plansituatie en zal op het traject Blerick-Venlo in de nacht licht afnemen (van 0,66 in de bestaande situatie naar 0,49 in de referentie- en plansituatie).

52.7. Wat [REDACTED] heeft aangevoerd, geeft dus geen aanleiding voor het oordeel dat aan het Trillingrapport zodanige gebreken kleven dat het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan niet hierop kon worden gebaseerd.

Trillingsschade

52.8. Voor het onderzoek naar schade als gevolg van trillingen in de exploitatiefase zijn metingen verricht aan een aantal maatgevende gebouwen, waaronder in de woning [REDACTED] J. In het Trillingrapport is vermeld dat getoetst is aan categorie 2 (gevoelig) met de strengste grenswaarden. De verwachte trillingssnelheid in de plansituatie (V_d) is vergeleken met de grenswaarde (V_r). Uit de onderzoeksresultaten die zijn opgenomen in paragraaf 4, tabel 5, van het Trillingrapport volgt dat de verwachte trillingssnelheid in de plansituatie bij de fundering van de woning [REDACTED] J $1,69 V_d$ (mm/s) bedraagt. De grenswaarde van de SBR A-richtlijn bedraagt $1,96 V_r$ (mm/s). Het meetresultaat is dus lager dan de grenswaarde.

In het Trillingrapport is vermeld dat de goederentreinen maatgevend zijn voor trillingen, zowel in de bestaande als toekomstige situatie. Omdat de trillingen van de goederentreinen niet toenemen als gevolg van het project, neemt de kans op schade volgens het Trillingrapport dus niet toe.

Dit laatste is ook in het Nader Trillingrapport geconcludeerd. Volgens het Nader Trillingrapport van 24 juni 2024 bedraagt de verwachte trillingssnelheid in de plansituatie bij de fundering van de woning [REDACTED] J $1,44 V_d$ (mm/s), wat lager is dan de grenswaarde van $1,96 V_r$ (mm/s).

Op de zitting hebben provinciale staten opgemerkt dat de passagierstreinen weliswaar zwaarder worden, maar de goederentreinen - die maatgevend zijn voor trillingen - niet.

52.9. Gelet op deze onderzoeksresultaten, kan de Afdeling het standpunt van provinciale staten volgen dat op de locatie [REDACTED] J geen verhoogde kans bestaat op trillingsschade als gevolg van het inpassingsplan. Het betoog [REDACTED] J dat provinciale staten de schade aan zijn woning als gevolg van het inpassingsplan moeten vergoeden, treft daarom geen doel.

Trillinghinder

52.10. Movares heeft voor het onderzoek naar hinder van trillingen metingen verricht in een aantal gebouwen, waaronder in de woning [REDACTED] J, omdat daar mogelijk niet zou worden voldaan aan de Bts. Volgens bijlage VI bij het Trillingrapport zijn de meetlocaties geselecteerd op basis van ligging ten opzichte van het spoor, gebouwkenmerken en de afstand tot wissels en andere trillingsbronnen in de spoorbaan.

52.11. Uit tabel 6 van het Trillingrapport volgt dat de maximale trillingssterkte (V_{max}) in de woning [REDACTED] J in de bestaande situatie $1,54$ en in de plansituatie $1,81$ bedraagt.

Volgens het Nader Trillingrapport, dat gecorrigeerde gegevens bevat, bedraagt de V_{max} $1,54$ in de woning [REDACTED] J, zowel in de bestaande situatie als in de plansituatie. Hieruit volgt dat de maximale trillingssterkte in zijn woning dus gelijk blijft in de plansituatie. Dit hebben provinciale staten op de zitting bevestigd. Er is dus geen sprake van een toename van de maximale trillingssterkte met meer dan 30% als bedoeld in artikel 6, eerste lid, onder b, van de Bts.

52.12. De trillingsintensiteit in de woning [REDACTED] bedraagt volgens tabel 6 van het Trillingrapport en volgens het Nader Trillingrapport in de bestaande situatie 0,06 V_{per} en in de plansituatie 0,09 V_{per} . Daarmee voldoet de trillingsintensiteit in de plansituatie aan de grenswaarde van 0,1 V_{per} voor wonen.

52.13. De Afdeling volgt provinciale staten in hun standpunt dat zij nader onderzoek en maatregelen ter voorkoming of beperking van trillinghinder bij de woning [REDACTED] achterwege mochten laten.
Het betoog slaagt niet.

Geluid

53. [REDACTED] betoogt dat de geluidproductie veel hoger wordt dan gesteld bij realisatie van het inpassingsplan, door de toename van het aantal goederentreinen.

[REDACTED] betoogt verder dat het referentiepunt voor het geluidonderzoek verder van het spoor af ligt, op een open veld, en dat de geluidproductie bij zijn woning, die op een afstand van 7,6 meter ligt van het midden van het spoor, ook daarom hoger is dan gesteld.

Onder verwijzing naar een mailbericht van ProRail van 4 juni 2025, stelt [REDACTED] dat de geluidproductie bij zijn woning 68 dB zal zijn.

Verder stelt [REDACTED] dat in het verweerschrift van provinciale staten niet de woning maar zijn schuur is gemarkeerd.

53.1. Zoals hiervoor onder 12 tot en met 15 is overwogen, wordt de belasting als gevolg van spoorgeluid op nabijgelegen geluidgevoelige objecten gemaximeerd aan de hand van GPP's, waarmee de omgeving wordt beschermd. Gelet op deze wettelijke systematiek, zijn de nabij de woning [REDACTED] gelegen referentiepunten van de GPP's leidend voor de beoordeling van spoorgeluid, ook al ligt deze woning dichtbij het spoor dan het referentiepunt. Aan de situering nabij het spoor kan [REDACTED] geen recht op geluidbeperkende maatregelen ontleen.

53.2. Uit de GPP-toets in het Geluidrapport volgt dat de geluidproductie in de plansituatie 3,1 dB en 3,2 dB onder het GPP ligt op de referentiepunten bij de Sint Jansweg, nabij de woning [REDACTED]. Uit de bijlage bij het Nalevingsverslag geluidproductieplafonds 2020 van ProRail volgt dat de geluidproductie in 2020 op genoemde referentiepunten 17385 en 17387 2,8 dB en 2,6 dB onder het GPP lag, zoals provinciale staten stellen. Provinciale staten stellen terecht dat de geluidbelasting met ongeveer 0,5 dB afneemt ten opzichte van 2020. Provinciale staten hoefden in zoverre geen geluidbeperkende maatregelen te treffen voor [REDACTED].

53.3. Het mailbericht van ProRail van 4 juni 2025 geeft ook geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten gehouden waren geluidbeperkende maatregelen te treffen voor hem. Daarin is vermeld dat de geluidproductie na realisatie van het project lager zal blijven dan is toegestaan volgens het GPP en dat daarom niet naar akoestische maatregelen hoeft te worden gekeken. Als ProRail de toegestane geluidruimte volledig zou benutten, zou de geluidbelasting bij de woning [REDACTED] volgens het mailbericht ongeveer 68 dB zijn en ook dan

zouden geen akoestische maatregelen getroffen hoeven te worden bij zijn woning, gelet op de criteria van het Meerjaren Programma Geluidsanering (MJPG).

53.4. Dat provinciale staten bij het duiden van de ligging van de woning [REDACTED] in het verweerschrift per abuis de naastgelegen schuur hebben gemarkeerd, zoals hij stelt, geeft geen grond voor het oordeel dat het akoestisch onderzoek niet juist is verricht.

53.5. Het betoog slaagt niet.

Waterstoftreinen

54. [REDACTED] betoogt dat provinciale staten voor waterstoftreinen hadden moeten kiezen in plaats van elektrische treinen. Hij stelt dat de bestaande infrastructuur hiervoor nauwelijks hoeft te worden aangepast en dat dit de toekomst is en beter aansluit bij een duurzame transportsector.

54.1. Provinciale staten hebben toegelicht dat het aangedragen alternatief voordelen heeft, met name minder landschapsvervuiling door bovenleidingportalen. Volgens provinciale staten is vanwege te geringe kennis en ervaring met waterstoftreinen bij aanvang van de planstudie, waardoor het risico te groot zou zijn, niet hiervoor gekozen. Provinciale staten hebben verder gesteld dat voor het opwaarderen van de Maaslijn grote aanpassingen noodzakelijk zijn die er niet wezenlijk anders uit hadden gezien als was gekozen voor waterstoftreinen in plaats van elektrische treinen. Ook dan hadden bijvoorbeeld spoorverdubbelingen moeten plaatsvinden.

54.2. Zoals hiervoor is overwogen onder 28.1, moeten provinciale staten bij de keuze van een bestemming een afweging maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het inpassingsplan. Daarbij hebben provinciale staten beleidsruimte. De voor- en nadelen van alternatieven moeten in die afweging worden meegenomen.

54.3. Het inpassingsplan regelt niet als zodanig welk type treinen over het spoornet mag rijden. Provinciale staten hebben toereikend gemotiveerd waarom niet voor waterstoftreinen is gekozen en dat de infrastructurele maatregelen ook bij een andere keuze niet wezenlijk anders zouden zijn.
Het betoog slaagt niet.

Overige beroepsgronden

54.4. De Afdeling ziet in wat [REDACTED] verder heeft aangevoerd, onder meer over mogelijke gezondheidsklachten als gevolg van de elektrificatie, eventuele verkoop, verhuur of onteigening van zijn tuin, horizonvervuiling, een tegemoetkoming in planschade en compensatie voor verminderde opbrengst van zonnepanelen bij schaduwwerking, geen aanleiding voor het oordeel dat het besluit tot het vaststellen van het inpassingsplan gebreken bevat.

De overige betogen slagen niet.

Beroep van [J]

55. [J] woont aan de [J] in Grubbenvorst, nabij het spoor en de spoorwegovergang in de Kempenstraat.

Onafhankelijkheid

56. [J] betoogt dat Movares, het bureau dat de trillinghinder heeft onderzocht, ook heeft meegewerkt aan het MER, waardoor er schijn van belangenverstrengeling is. Volgens [J] is Movares niet onafhankelijk en objectief. Hij verzoekt daarom een andere, onafhankelijke deskundige in te schakelen.

56.1. Provinciale staten stellen dat ProRail na een aanbesteding de opdracht aan Movares heeft gegeven om onderzoeken voor het project uit te voeren. Movares is een professioneel en onafhankelijk advies- en ingenieursbureau en hanteert een gedragscode voor onafhankelijkheid en objectiviteit, zo stellen provinciale staten verder.

56.2. De Afdeling ziet geen aanleiding om het door provinciale staten gestelde in twijfel te trekken. Het enkele feit dat Movares verschillende onderzoeken voor provinciale staten heeft uitgevoerd, waaronder voor het MER, biedt geen grond voor het oordeel dat Movares niet onafhankelijk is. Voor het inschakelen van een andere deskundige bestaat geen aanleiding.
Het betoog slaagt niet.

Toepassing SBR-richtlijnen

57. [J] betoogt daarnaast dat de SBR-richtlijnen onjuist zijn toegepast in het Trillingrapport, omdat daarin de nachtperiodes zijn betrokken waarin geen treinen rijden. Verder is volgens [J] ten onrechte geen rekening gehouden met extra trillinghinder als gevolg van de onderbreking van het spoor door een spoorwegovergang. Ook is gerekend met een rijsnelheid van de treinen van 100 kilometer per uur, terwijl deze volgens [J] feitelijk langzamer rijden.

[J] wil met het betoog bereiken dat provinciale staten maatregelen treffen zodat er minder trillinghinder is.

58. Het geluidonderzoek gaat volgens [J] uit van dezelfde onjuiste aanname wat betreft de snelheid van de treinen.

58.1. Provinciale staten stellen dat de trillingsterkte $V_{\max}$ een maximumwaarde is. Het wel of niet betrekken van een dagdeel heeft geen invloed daarop. Zij stellen verder dat het aantal treinen bij trillingen alleen invloed heeft op de gemiddelde trillingsterkte V_{per} . Deze gemiddelde waarde moet op grond van paragraaf 9.8 van de SBR B-richtlijn over de gehele beoordelingsperiode, dus ook in de nacht, worden vastgesteld.

De Afdeling acht dit standpunt juist. Daarbij betreft zij dat uit de definitie van "Beoordelingsperiode" die in paragraaf 4 van de SBR B-richtlijn is opgenomen, ook volgt dat de nachtperiode wordt betrokken bij de beoordeling.

58.2. Het betoog dat geen rekening is gehouden met de spoorwegovergang, wordt niet gevolgd. Movares heeft namelijk trillingmetingen aan en in de woning van [REDACTED] J verricht en dus rekening gehouden met de situatie ter plaatse.

Het betoog slaagt niet in zoverre.

58.3. Zoals hiervoor is overwogen onder 16 tot en met 22, is met toepassing van de SBR-richtlijn en de Bts onderzoek verricht naar trillingsschade en -hinder. De resultaten hiervan zijn opgenomen in het Trillingrapport en in het, bij nader stuk overgelegde, Nader Trillingrapport. Zoals de Afdeling hiervoor heeft overwogen onder 23, hebben provinciale staten het Nader Trillingrapport van 24 juni 2024 en het Nader Geluidrapport van 29 augustus 2024 ingediend, omdat in het Trillingrapport en Geluidrapport niet van de juiste snelheid van goederentreinen was uitgegaan. [REDACTED] J betoogt dus terecht dat in de trilling- en geluidonderzoeken geen juiste snelheid is gehanteerd.

Het betoog slaagt in zoverre.

58.4. In het hiernavolgende betreft de Afdeling ook de uitkomsten van het Nader Trillingrapport. Het betoog van [REDACTED] J geeft geen aanleiding om ook het Nader Geluidrapport verder in de beoordeling te betrekken.

Trillingen

58.5. Zoals hiervoor is overwogen, hebben de SBR-richtlijnen onder meer betrekking op schade aan bouwwerken en hinder voor personen in gebouwen.

Voor het onderzoek naar mogelijke schade als gevolg van trillingen in de exploitatiefase zijn aan de woning van [REDACTED] J metingen verricht, waarbij is getoetst aan categorie 2 (gevoelig) met de strengste grenswaarden. De verwachte trillingssnelheid in de plansituatie (V_d) is vergeleken met de grenswaarde (V_r). In paragraaf 4, tabel 5, van het Trillingrapport staat dat de verwachte trillingsnelheid in de plansituatie aan de fundering van de woning van [REDACTED] J $1,29 V_d$ (mm/s) bedraagt. De grenswaarde van de SBR A-richtlijn bedraagt $1,96 V_r$ (mm/s), dus de trillingsnelheid is lager dan de grenswaarde.

Volgens het Nader Trillingrapport bedraagt de verwachte trillingsnelheid in de plansituatie aan de fundering van de woning van [REDACTED] J $1,23 V_d$ (mm/s). Ook dit is lager dan de grenswaarde van $1,96 V_r$ (mm/s).

In het Trillingrapport is, evenals in het Nader Trillingrapport, geconcludeerd, dat goederentreinen wat betreft trillingen maatgevend zijn, dat de trillingen van de goederentreinen niet toenemen als gevolg van het project en dat de kans op schade als gevolg van trillingen daarmee ook niet toeneemt ten opzichte van de huidige situatie.

58.6. Movares heeft eveneens metingen verricht in de woning van [REDACTED] J voor het onderzoek naar mogelijke hinder van trillingen.

Uit paragraaf 4, tabel 6, van het Trillingrapport volgt dat de maximale trillingssterkte (V_{max}) in deze woning in de bestaande situatie 0,70 en in de plansituatie 0,78 bedraagt.

Volgens tabel 2 van het Nader Trillingrapport bedraagt de $V_{\max}$ 0,70 in de woning, zowel in de bestaande situatie als in de plansituatie. De maximale trillingssterkte in de woning blijft daarmee gelijk.

Dit betekent dat geen sprake is van een toename van de maximale trillingssterkte met meer dan 30% als bedoeld in artikel 6, eerste lid, onder b, van de Bts.

58.7. De trillingsintensiteit in de woning van [J] bedraagt volgens tabel 6 van het Trillingrapport en tabel 2 van het Nader Trillingrapport in de bestaande situatie $0,04 V_{\text{per}}$ en in de plansituatie $0,05 V_{\text{per}}$. De trillingsintensiteit in de plansituatie is dus lager dan de grenswaarde van $0,1 V_{\text{per}}$ voor wonen.

58.8. Het voorgaande leidt tot de conclusie dat provinciale staten nader onderzoek en maatregelen ter voorkoming of beperking van trillinghinder bij de woning van [J] achterwege mochten laten.

Het betoog slaagt in zoverre niet.

Beroep van [J]

59. [J] woont aan het [J] in Grubbenvorst, op een afstand van ongeveer 30 meter van het plangebied.

Trillingen

60. [J] betwist de juistheid van de trillingmetingen en -berekeningen. Volgens [J] gaat het Trillingrapport niet uit van een representatieve invulling, omdat het inpassingsplan hogere intensiteiten en meer goederentreinen mogelijk maakt dan waarmee is gerekend. [J] wil dat provinciale staten ter hoogte van zijn woning Under Sleeper Pads voorschrijven.

60.1. Provinciale staten hebben onderzoek laten doen naar de gevolgen die het inpassingsplan heeft voor trillingen. De resultaten daarvan zijn neergelegd in het Trillingrapport. Hiervoor is onder 16 tot en met 22 de inhoud van het Trillingrapport en de bijbehorende beoordelingssystematiek beschreven.

60.2. Provinciale staten stellen, onder verwijzing naar het Trillingrapport, dat bij het trillingonderzoek, evenals bij het geluidonderzoek, is uitgegaan van reële en representatieve prognoses van het treinverkeer in de toekomst op basis van de toekomstige dienstregeling. Omdat bij de woning van [J] wordt voldaan aan de streefwaarden van de Bts, zoals volgt uit bijlage VIII bij het Trillingrapport, zijn daar volgens provinciale staten geen maatregelen als Under Sleeper Pads nodig.

60.3. Uit de resultaten van de modelberekening, opgenomen in bijlage VIII bij het Trillingrapport, volgt dat de maximale trillingssterkte ($V_{\max}$) bij de woning van [J] zowel in de bestaande situatie als in de plansituatie $0,4 - 0,8$ bedraagt. De maximale trillingssterkte blijft dus gelijk.

Omdat geen sprake is van een toename van de maximale trillingssterkte met meer dan 30% als bedoeld in artikel 6, eerste lid, onder

b, van de Bts, mochten provinciale staten nader onderzoek en maatregelen ter voorkoming of beperking van trillinghinder bij de woning van [J] in zoverre achterwege laten.

60.4. De trillingsintensiteit bij de woning van [J] bedraagt volgens de modelberekening, opgenomen in bijlage VIII bij het Trillingrapport, in de bestaande en in de plansituatie $< 0,05 V_{\text{per}}$. De trillingsintensiteit in de plansituatie is dus lager dan de grenswaarde van $0,1 V_{\text{per}}$ voor wonen.

Ook in zoverre volgt de Afdeling het standpunt van provinciale staten dat trilling reducerende maatregelen bij de woning van [J] niet nodig zijn.

Het betoog van [J] slaagt niet.

Geluid

61. [J] betwist verder de door provinciale staten gestelde afname van geluid en betoogt dat realisatie van het inpassingsplan leidt tot een onaanvaardbare toename van geluidhinder. Volgens [J] zijn ook de geluidsberekeningen niet juist uitgevoerd, omdat niet is uitgegaan van een representatieve invulling van wat op grond van het inpassingsplan maximaal mogelijk is, omdat dit plan hogere intensiteiten van het reizigers- en goederenvervoer toelaat. [J] stelt dat dit ook waarschijnlijk is, omdat de Maaslijn wordt opgewaardeerd. Dat bij opvulling van de geluidruimte aan de geluidnormen wordt voldaan op de gevel van zijn woning, betekent volgens [J] niet dat in zijn achtertuin, die grotendeels tussen de woning en het spoor ligt, een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gewaarborgd. Provinciale staten hebben dit volgens [J] ten onrechte niet onderzocht in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

61.1. Zoals hiervoor is overwogen onder 12 tot en met 15, wordt de belasting als gevolg van spoorgeluid op nabijgelegen geluidgevoelige objecten gemaximeerd aan de hand van de wettelijk vastgestelde GPP's. Het Geluidrapport bevat een beoordeling of de geplande wijzigingen passen binnen deze GPP's (GPP-toets).

Provinciale staten stellen dat bij die beoordeling is uitgegaan van een representatieve situatie van wat maximaal mogelijk is onder het inpassingsplan. Dat is de toekomstige situatie, waarin de projectmaatregelen zijn uitgevoerd en rekening is gehouden met alle relevante gegevens, namelijk de verhoogde snelheid op het spoor, het gewijzigde materieel, de spoorverdubbeling op sommige locaties en de toekomstige dienstregeling. Provinciale staten stellen verder dat de geluidproductie hoe dan ook moet voldoen aan de GPP's.

61.2. In het Geluidrapport is vermeld dat bij de GPP-toets rekening wordt gehouden met het aantal rekeneenheden (het aantal wagens of het aantal delen van een treinstel) van reizigerstreinen of goederentreinen die gedurende de dag, avond en nacht passeren. Bij de berekeningen wordt volgens het Geluidrapport verder rekening gehouden met het type trein, de representatieve treinsnelheid, het feit of de treinen remmen, het type bovenbouwconstructie (met bijvoorbeeld houten of betonnen dwarsliggers) en de geluiduitstraling van eventuele kunstwerken, zoals bruggen of

viaducten. Daarnaast wordt rekening gehouden met de overdracht van het geluid van de spoorlijn naar de geluidsgevoelige objecten, waarbij het effect van de afstand, de demping door de lucht, de bodemdemping en eventuele hoogteverschillen worden betrokken. Ook wordt rekening gehouden met de afscherming, zoals perrons, geluidschermen of gebouwen, en met de reflecties op andere gebouwen. De brongegevens worden volgens het Geluidrapport ingevoerd in de online rekentool van ProRail, Soundbase v1.35.0, en de berekeningen worden uitgevoerd met toepassing van standaard rekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012), bijlage V, zoals die geldt na 1 april 2021.

61.3. Gelet op de toelichting van provinciale staten en de aspecten waarmee in het Geluidrapport rekening is gehouden, ziet de Afdeling in de enkele stellingen van [J] geen aanleiding voor het oordeel dat geen representatieve invulling is gegeven van de maximale mogelijkheden van het inpassingsplan.

61.4. Voor zover het betoog zo moet worden begrepen dat de ligging van het referentiepunt volgens [J] niet juist is, overweegt de Afdeling dat de ligging van de referentiepunten van de GPP's hier niet ter beoordeling staat.

61.5. Uit de Bijlage bij het Nalevingsverslag geluidproductieplafonds 2020 volgt dat de geluidproductie op het referentiepunt 17367 nabij de woning van [J] 1,8 dB onder het GPP lag.

Volgens het Geluidrapport en het Nader Geluidrapport ligt de verwachte geluidsbelasting in de toekomstige situatie bij dit referentiepunt 2,8 dB onder het GPP.

Provinciale staten mochten zich gelet hierop op het standpunt stellen dat geen geluid-reducerende maatregelen nabij de woning van [J] hoeven te worden getroffen.

61.6. Voor beantwoording van de vraag of het inpassingsplan niet leidt tot onaanvaardbare geluidhinder mochten provinciale staten het doorslaggevend achten dat de GPP's niet overschreden mogen en zullen worden.

Zoals hiervoor is overwogen ligt de geluidsbelasting op het referentiepunt nabij de woning van [J] in de toekomstige situatie 2,8 dB onder het GPP. [J] betoogt daarom tevergeefs dat de geluidhinder in zijn woning of tuin onaanvaardbaar zal zijn.

Het betoog slaagt niet.

Beroep van [J]

62. [J] woont aan de [J] in Reuver. Zijn woning is een monument en maakt onderdeel uit van het rijksbeschermd gebied Ronkenstein en het bijbehorende natuurgebied. [J] kan zich niet met het inpassingsplan verenigen.

Geluidhinder

63. [J] betoogt dat het onderzoek naar geluid onzorgvuldig tot stand is gekomen. Hij voert aan dat enkel gebruik is gemaakt van modellen voor het geluid.

63.1. Provinciale staten stellen zich op het standpunt dat het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie onontkoombaar is. Zij wijzen erop dat het onderzoek naar geluidshinder is verricht in overeenstemming met het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

63.2. Provinciale staten hebben onderzoek laten doen naar de gevolgen die het inpassingsplan heeft voor geluidshinder. De resultaten daarvan zijn neergelegd in het Geluidrapport. Hiervoor is onder 12 tot en met 15 de inhoud van het Geluidrapport en de bijbehorende beoordelingssystematiek beschreven.

63.3. Wat [J] aanvoert, geeft geen grond om te twijfelen aan de betrouwbaarheid van de door provinciale staten gehanteerde onderzoeksmethode. De Afdeling stelt vast dat [J] niet betwist dat het onderzoek naar geluidshinder is verricht in overeenstemming met de in het algemeen aanvaarde methode die is beschreven in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. De enkele omstandigheid dat geen metingen zijn verricht, vormt tegen die achtergrond geen aanleiding voor het oordeel dat de gehanteerde onderzoeksmethode ontoereikend zou zijn.

Het betoog slaagt niet.

64. [J] stelt dat uit het verrichte onderzoek volgt dat de geluidshinder ter plaatse van zijn woning zal toenemen. Gelet hierop zijn volgens hem ten onrechte geen maatregelen getroffen om dit te voorkomen of te verminderen, zoals het aanbrengen van raildempers.

64.1. Zoals hiervoor onder 61.6 is overwogen, mochten provinciale staten het voor de vraag of het inpassingsplan niet leidt tot onaanvaardbare geluidshinder, doorslaggevend achten dat de GPP's niet overschreden mogen en zullen worden. Ter hoogte van de woning van [J] geldt een GPP, dat bij de vaststelling van het inpassingsplan niet is gewijzigd. Provinciale staten hebben op de zitting toegelicht dat uit de kaartbladen met nummer 27 in bijlage VII en XIII van het Geluidrapport volgt dat op het meetpunt nabij de woning van [J] in de huidige en de toekomstige situatie het GPP niet wordt overschreden. Gelet daarop mochten provinciale staten zich op het standpunt stellen dat geen onaanvaardbare geluidshinder is te verwachten en dat geen maatregelen nabij de woning van [J] hoeven te worden getroffen. Ook de artikelen 11.29, eerste lid, en 11.30, vierde lid, van de Wm verplichten in deze situatie niet tot het treffen van geluidbeperkende maatregelen.

Het betoog slaagt niet.

Trillinghinder

65. [J] betoogt dat het onderzoek naar trillingen onzorgvuldig tot stand is gekomen omdat de trillingen bij de fundering/constructie van zijn woning niet zijn onderzocht.

65.1. Provinciale staten stellen dat in het kader van het Trillingrapport alle woningen langs de Maaslijn zijn onderzocht. Als eerste stap is met een rekenmodel een berekening uitgevoerd van de trillingen in de huidige situatie en de situatie na afronding van het project. Het rekenmodel is gekalibreerd met maaiveldmetingen, die op 14 locaties langs het spoor zijn verricht. Als tweede stap is het rekenmodel verder verfijnd door het te kalibreren met metingen die zijn uitgevoerd in 25 gebouwen, waaronder de woning van [REDACTED] J. Vervolgens is met het gekalibreerde rekenmodel per woning getoetst of het beoordelingskader wordt overschreden.

65.2. Provinciale staten hebben onderzoek laten doen naar de gevolgen die het inpassingsplan heeft voor trillingen. De resultaten daarvan zijn neergelegd in het Trillingrapport. Hiervoor is onder 16 tot en met 22 de inhoud van het Trillingrapport en de bijbehorende beoordelingssystematiek beschreven.

65.3. Het Trillingrapport berust, zoals volgt uit de toelichting die provinciale staten hebben gegeven en het rapport zelf, op een combinatie van berekeningen en metingen. In tabel 5 zijn de verwachte trillingssnelheden en grenswaarden vermeld. Daarbij is vermeld dat voor 3 locaties, waaronder de woning van [REDACTED] J, geen metingen aan de funderingen zijn verricht maar alleen op de verdieping, en dat voor die locaties aan de grenswaarden voor de verdieping is getoetst.

65.4. Provinciale staten hebben op de zitting toegelicht dat voor trillingen idealiter gemeten wordt bij de fundering. De Afdeling stelt vast dat dit bij het verrichte onderzoek in het kader van het inpassingsplan niet is gebeurd voor de woning van [REDACTED] J. Daar is, zoals ook in het Trillingrapport staat, alleen op de verdieping gemeten. Hiervoor is bij de berekening van de te verwachten trillingen echter op twee manieren gecompenseerd. Ten eerste is bij het bepalen van de verwachte trillingsnelheid voor de woning van [REDACTED] J een hogere veiligheidsfactor toegepast, conform de SBR A-richtlijn. Dit staat bij tabel 5 van het Achtergrondrapport trillingen en betekent, kortgezegd, dat naarmate een meting minder precies is de gemeten waarde met een hoger getal wordt vermenigvuldigd om de waarde te verkrijgen die getoetst wordt. Ten tweede hebben provinciale staten op de zitting toegelicht dat relatief strengere grenswaarden gelden voor andere punten dan de fundering. Wat [REDACTED] J in zijn beroepschrift hierover heeft aangevoerd, geeft geen aanleiding om te betwijfelen dat hiermee afdoende is gecompenseerd dat geen metingen aan de fundering/constructie van diens woning hebben plaatsgevonden. Provinciale staten mochten zich daarom voor die woning baseren op de conclusies van het Trillingrapport.

Het betoog slaagt niet.

66. [REDACTED] J stelt dat uit de verrichte onderzoeken volgt dat zijn woning in een gebied ligt dat gevoelig is voor trillingen. Daarom zijn volgens hem ten onrechte geen maatregelen getroffen om de effecten van trillingen te voorkomen of te verminderen, zoals het aanbrengen van Under Sleeper Pads.

66.1. Provinciale staten stellen zich op het standpunt dat de trillingen bij de woning van [REDACTED] J in de plansituatie voldoen aan de SBR A- en B-richtlijn.

Door middel van diverse voorzorgmaatregelen zal worden voorkomen dat trillingen die tijdens de bouwphase optreden door het plaatsen van een damwand tot schade leiden, zo stellen zij.

66.2. Wat maatregelen tegen schade betreft, is het volgende relevant. Tijdens de bouwphase is er volgens paragraaf 4.2.1 van het Trillingrapport voor de woning van [J] kans op trillingschade, vanwege het aanbrengen van een damwand. Er zijn voorzorgsmaatregelen beschreven die, als ook uit nog te verrichten berekeningen op basis van gedetailleerdere gegevens over de bouw blijkt dat die kans op schade aanwezig blijft, het daadwerkelijk optreden van schade zullen voorkomen. Provinciale staten hebben dit in het verweerschrift bevestigd. Daargelaten in hoeverre mogelijke schade door de realisatie van het plan een aspect is dat kan leiden tot vernietiging van het bestreden besluit, geeft wat [J] heeft aangevoerd geen aanleiding om te betwijfelen dat deze maatregelen, indien zij nodig blijken, zullen worden getroffen en voldoende effectief zijn.

In de gerealiseerde plansituatie is volgens tabel 5 de trillingsnelheid bij de woning van [J] 3,57 mm/s. Dat is minder dan de grenswaarde van 5,88 mm/s. Omdat de grenswaarde voor trillingsschade uit de SBR A-richtlijn niet wordt overschreden, is volgens het Trillingrapport de kans op schade ten gevolge van treinverkeer verwaarloosbaar. [J] heeft deze bevindingen niet betwist. Gelet op het vorenstaande mochten provinciale staten zich op het standpunt stellen dat het aannemelijk is dat als gevolg van het inpassingsplan geen onaanvaardbaar risico op schade aan de woning van [J] is te verwachten. Daarom mochten provinciale staten afzien van het treffen van maatregelen.

66.3. Het volgende geldt voor maatregelen tegen hinder tijdens de exploitatiefase van het inpassingsplan. Uit tabel 6 van het Trillingrapport volgt dat bij de woning van [J] de trillingssterkte $V_{\max}$ in de bestaande situatie 0,97 mm/s is en in de plansituatie 1,02 mm/s. Dit betekent dat de trillingssterkte $V_{\max}$ in de plansituatie ten opzichte van de bestaande situatie minder dan 30 procent toeneemt. De trillingsintensiteit bedraagt volgens tabel 6 in de bestaande situatie 0,04 mm/s en in de plansituatie 0,05 mm/s. Daarmee voldoet de V_{per} in de plansituatie ruimschoots aan de grenswaarde van 0,1 mm/s voor wonen. [J] heeft de juistheid van deze bevindingen niet betwist. Gelet op deze onderzoeksresultaten mochten provinciale staten op grond van artikel 6, eerste lid, aanhef en onder b, van de Bts en artikel 7, eerste lid, van de Bts nader onderzoek en maatregelen ter voorkoming of beperking van trillinghinder bij de woning van [J] achterwege laten.

Het betoog slaagt niet.

[J]

67. [J] betoogt dat provinciale staten onvoldoende rekening hebben gehouden met de landschappelijke, cultuurhistorische en monumentale waarde van zijn pand. Hij voert aan dat het plaatsen van bovenleidingportalen leidt tot horizonvervuiling en afbreuk doet aan deze waarden en het beschermd dorpsgezicht. Volgens [J] bepaalt het Landschapsplan weliswaar dat ter hoogte van de woning geen

bovenleidingportalen mogen komen, maar is niet duidelijk of dat ook geldt voor de hele omtrek van zijn perceel.

67.1. Provinciale staten hebben aan de hand van een inrichtingstekening toegelicht dat, vanwege de aanwezigheid van de woning van [J], het bovenleidingportaal aan de overzijde van het spoor zal worden gerealiseerd. Door deze plaatsing is er zo min mogelijk impact op de omgeving, aldus provinciale staten.

67.2. Provinciale staten hebben voor het inpassingsplan onderzoek laten verrichten naar de effecten op de aanwezige waarden. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in het hiervoor genoemde Landschapsplan. Daarin is ook de bestaande situatie in kaart gebracht. Blijkens tabel 2 is de aanwezigheid van de monumentale langsgevelboerderij en de nabijgelegen Mariakapel aan de Onderstehofweg in Beesel onderkend. Volgens het Landschapsplan zal in de met het inpassingsplan voorziene situatie ter hoogte van het perceel van [J] een dubbelspoor aanwezig zijn, zoals dat er nu ook al is. Er is ook vanuit gegaan dat de Maaslijn over de gehele lengte wordt voorzien van een bovenleiding, waartoe langs het tracé masten met een onderlinge afstand van ongeveer 60 meter worden geplaatst.

In het Landschapsplan is gezien wat de effecten zijn op landschappelijke structuren, landschappelijke en cultuurhistorische waarden, ruimtelijke opbouw van het landschap en visuele aspecten en beleving. Volgens het Landschapsplan blijven alle monumenten langs de Maaslijn bestaan en worden gebieden met de status beschermd dorps-stadsgezicht niet aangetast. Niettemin wordt het effect van het inpassingsplan op het geheel van de onderzochte waarden als negatief beoordeeld.

67.3. Provinciale staten hebben met het in het Landschapsplan neergelegde onderzoek onderkend dat de met het inpassingsplan mogelijk gemaakte bovenleidingportalen en masten een negatief effect hebben op de waarden van de omgeving rond de monumentale woning van [J]. Daartegenover staat dat het inpassingsplan diverse voordelen met zich brengt, die zijn beschreven in hoofdstuk 1 van de plantoelichting en dat met de opwaardering van de Maaslijn zwaarwegende maatschappelijke belangen zijn gemoeid. Onder meer wordt de betrouwbaarheid van de dienstregeling hoger, worden de rij- en reistijden korter, en zal door elektrificatie van het spoor materieel flexibel kunnen worden ingezet, de exploitatie goedkoper worden en het vervoer schoner en minder overlastgevend. Provinciale staten vinden dat de voordelen van het inpassingsplan opwegen tegen de geconstateerde negatieve effecten op de waarden rond de monumentale woning van [J]. Daarbij hebben zij betrokken dat volgens het onderzoek de woning van [J] en het beschermd dorpsgezicht ongemoeid blijven en dat van een ingrijpende wijziging geen sprake is.

Wat [J] heeft aangevoerd, geeft geen aanleiding om aan de juistheid van die bevindingen te twifelen. Gelet hierop hebben provinciale staten het inpassingsplan in dit opzicht voldoende gemotiveerd.

Het betoog slaagt niet.

Alternatief waterstoffreinen

68. [J] betoogt dat provinciale staten onvoldoende inzichtelijk hebben gemaakt waarom niet is gekozen voor de inzet van waterstofftreinen in plaats van elektrische treinen. Volgens hem is niet onderbouwd dat er zeer beperkte ervaringen zijn met waterstofftreinen, terwijl een waterstoffrein meer voordelen kan hebben dan een elektrische trein.

68.1. Uit de overwegingen onder 54.1 tot en met 54.3 volgt dat provinciale staten het door [J] voorgestelde alternatief hebben afgewogen bij de vaststelling van het inpassingsplan en toereikend hebben gemotiveerd waarom niet voor dat alternatief is gekozen.

Het betoogt slaagt niet.

Beroep van [J]

69. [J] woont aan de [J] in Beugen, bij de Maaslijn. Zij maakt gebruik van gronden met een paardenweide en -bak bij het spoor. [J] betoogt dat zij de bestemming "Tuin" die op het westelijke deel van haar perceel rustte, wil behouden in plaats van de bestemming "Verkeer – Voorlopig" die hieraan in het inpassingsplan is toegekend. [J] voert onder meer aan dat de tijdelijke verkeersbestemming niet noodzakelijk is.

69.1. Provinciale staten hebben bij nader stuk van 22 oktober 2024 opgemerkt dat deze tijdelijke verkeersbestemming op het perceel van [J] bij nader inzien niet noodzakelijk is en dat het perceel dus niet als tijdelijk bouwterrein voor de Maaslijn zal worden gebruikt. Het inpassingsplan kan, voor zover ter plaatse de bestemming "Verkeer – Voorlopig" is toegekend, volgens provinciale staten worden vernietigd.

69.2. Omdat provinciale staten van Noord-Brabant zich in zoverre op een ander standpunt stellen dan zij in het bestreden besluit van 5 november 2021 hebben gedaan en niet is gebleken dat gewijzigde omstandigheden hiervoor aanleiding hebben gegeven, is dit besluit voor zover dit het plandeel met de bestemming "Verkeer – Voorlopig" ter plaatse van de [J] in [J] betreft, niet met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid.

Het betoog slaagt.

Eindconclusie bestreden besluit provinciale staten van Limburg

Beroep van [J]

70. Het beroep van [J] is, gelet op overweging 58.3, gegrond.

71. Omdat in het Trillingrapport en Geluidrapport niet van de juiste snelheden is uitgegaan, is het besluit van provinciale staten van Limburg van 12 november 2021 in strijd met artikel 3:2 van de Awb niet met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid. Dit besluit moet daarom worden vernietigd.

72. Provinciale staten van Limburg hebben het Nader Geluidrapport en het Nader Trillingrapport ingediend, waarin zij alsnog van de juiste rijsnelheid zijn uitgegaan.

Beroep van [REDACTED]

73. Het beroep van [REDACTED] is, gelet op overwegingen 41.1 en 41.2, gegrond.

Beroep van [REDACTED] *en anderen en* [REDACTED] *en anderen*

74. Het beroep van [REDACTED] en anderen is, gelet op overwegingen 25.5 en 30.2, gegrond.

75. Het beroep van [REDACTED] en anderen is, gelet op die overwegingen, eveneens gegrond.

Overige beroepen

76. De beroepen van [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED] en [REDACTED] zijn ongegrond.

Rechtsgevolgen in stand laten en zelf voorzien

77. Omdat provinciale staten van Limburg het Nader Geluidrapport en Nader Trillingrapport hebben ingediend en deze rapporten voor appellanten niet tot andere uitkomsten hebben geleid, zal de Afdeling met toepassing van artikel 8:72, derde lid onder a, van de Awb bepalen dat de rechtsgevolgen van het vernietigde besluit van provinciale staten van Limburg in stand blijven.

78. Dit laatste geldt niet voor zover het het plandeel met de bestemming "Enkelbestemming Verkeer - Voorlopig" op de gronden kadastraal bekend gemeente Venray sectie R nummers 2093 en 11 betreft. Door de vernietiging in zoverre te handhaven, geldt de vorige bestemming weer voor dit plandeel, zoals [REDACTED] ook wenst.

79. Uit het oogpunt van finale geschillenbeslechting, en omdat niet aannemelijk is dat derden daardoor in hun belangen worden geschaad, ziet de Afdeling aanleiding, gelet op wat zij hierboven onder 25.5 en 30.2 heeft overwogen, zelf in de zaak te voorzien en met toepassing van artikel 8:72, derde lid, aanhef en onder b, van de Awb te bepalen dat haar uitspraak in zoverre in de plaats treedt van het vernietigde besluit van provinciale staten van Limburg van 12 november 2021.

80. Om te bereiken dat het inpassingsplan "Opwaardering Maaslijn, Limburg" het niet mogelijk maakt om dubbelspoor in Smakt aan te leggen, zal de Afdeling bepalen dat aan artikel 4.1, onderdeel a, van de regels van dat inpassingsplan wordt toegevoegd: 'met dien verstande dat op het deel van het traject ter plaatse van Smakt, vanaf de provinciale grens Noord-Brabant-Limburg tot de kruising van de gronden, waaraan het inpassingsplan de bestemming "Verkeer" toekent, met de Looweg, geen spoorverdubbeling is toegestaan'.

Eindconclusie bestreden besluit provinciale staten van Noord-Brabant

Beroep van [J] en [J]

81. [J] op de overwegingen 8.1 tot en met 8.6 is het beroep van [J] en [J] niet-ontvankelijk.

Beroep van [J]

82. [J] op overwegingen 69.1 en 69.2 is het beroep van [J] gegrond.

83. De Afdeling zal het besluit van 5 november 2021 van provinciale staten van Noord-Brabant wegens strijd met de zorgvuldigheid vernietigen, voor zover dit het plandeel met de bestemming "Enkelbestemming Verkeer - Voorlopig" aan de [J] in [J] betreft.

Elektronische verwerking uitspraak

84. De Afdeling zal provinciale staten van Noord-Brabant en provinciale staten van Limburg opdragen de hierna in de beslissing nader aangeduide onderdelen van deze uitspraak binnen vier weken na verzending van de uitspraak te verwerken in de elektronisch vastgestelde plannen die te raadplegen zijn op de landelijke voorziening.

Proceskosten

85. Provinciale staten van Noord-Brabant moeten de proceskosten van [J] op de hierna vermelde wijze vergoeden.

86. Provinciale staten van Limburg moeten de proceskosten van [J] en [J] en anderen op de hierna vermelde wijze vergoeden.

87. Provinciale staten van Limburg hoeven geen proceskosten te vergoeden van [J], [J] en anderen, [J], [J], [J], [J] en [J].

88. [J] en anderen hebben ook verzocht om vergoeding van deskundigenkosten, namelijk de kosten voor het opstellen van de notities van Peutz van € 4.172,61 (inclusief btw) en van de verkeersdeskundige van BVA van € 2.880,00 exclusief btw. Daarnaast hebben zij verzocht om vergoeding van de kosten van de verkeersdeskundige voor het bijwonen van de zitting van 8 uur tegen een uurtarief van € 130,00 exclusief btw, wat uitkomt op een bedrag van € 1.040,00 exclusief btw, vermeerderd met de reiskosten van de deskundige voor de zitting.

88.1. Volgens vaste rechtspraak van de Afdeling (zie bijvoorbeeld haar uitspraak van 7 februari 2018, ECLI:NL:RVS:2018:380) komen de kosten van een deskundige op de voet van artikel 8:75 van de Awb voor vergoeding in aanmerking als het inroepen van die deskundige redelijk was en ook de deskundigenkosten zelf redelijk zijn. Hieruit vloeit voort dat niet is vereist dat een deskundigenrapport over een voor de uitkomst van het geschil mogelijk relevante vraag uiteindelijk heeft bijgedragen aan de rechterlijke beslissing.

Onder bepaalde omstandigheden bestaat echter aanleiding hierop een uitzondering te maken. Omstandigheden die aanleiding kunnen zijn voor het maken van een uitzondering doen zich in het bijzonder voor in zaken in het omgevingsrecht. In die zaken kan het voorkomen dat beroepsgronden zijn gericht tegen zeer verschillende aspecten van hetzelfde besluit. Zie de uitspraak van 7 juni 2023, ECLI:NL:RVS:2023:2208. Als bijvoorbeeld een beroepsgrond over een aspect niet slaagt, dan komen de kosten voor het opstellen van een deskundigenrapport over dat aspect niet voor vergoeding in aanmerking.

88.2. De Afdeling overweegt dat de beroepsgrond van [J] en anderen over verkeer niet slaagt. De beroepsgrond over de controleerbaarheid van het Trillingrapport, onder verwijzing naar de notitie van Peutz, slaagt evenmin. De kosten van BVA en van Peutz komen daarom niet voor vergoeding in aanmerking.

Schadevergoeding wegens overschrijding redelijke termijn

89. [J], [J], [J], [J] en anderen, [J] en anderen en [J] verzoeken om schadevergoeding wegens overschrijding van de redelijke termijn.

90. De redelijke termijn is overschreden als de duur van de totale procedure te lang is. Voor een procedure als deze die uit één rechterlijke instantie bestaat zonder voorafgaande bezwaarprocedure, is in beginsel een totale lengte van ten hoogste twee jaar redelijk. De termijn begint op het moment van ontvangst van het beroepsschrift door de Afdeling.

91. De Afdeling heeft de beroepsschriften ontvangen van:

[J] op 23 december 2021;
[J] op 30 december 2021;
[J] op 2 januari 2022;
[J] op 5 januari 2022;
[J] en anderen op 7 januari 2022;
[J] en anderen op 10 januari 2022.

De redelijke termijn is in deze procedure dus voor hen met 2 jaar en zo'n 8 maanden overschreden. Deze overschrijding moet aan de Afdeling worden toegerekend.

92. De Afdeling hanteert een forfaitaire vergoeding van € 500,00 per half jaar waarmee de redelijke termijn is overschreden. Daarmee wordt de toe te kennen schadevergoeding voor ieder van de onder 91 genoemde partijen en de appellanten die zij vertegenwoordigen vastgesteld op € 3.000,00.

De Afdeling ziet evenwel in de omstandigheid dat [J], [J], [J] en anderen en [J] en anderen gezamenlijk als partij aan de procedure hebben deelgenomen, aanleiding dit bedrag te matigen in die zin dat het berekende bedrag aan schadevergoeding wordt gedeeld door het aantal appellanten dat gezamenlijk procedeert. Dit betekent dat de Afdeling de Staat zal veroordelen tot betaling van onderstaande bedragen als vergoeding voor de door hen als gevolg van de overschrijding van de redelijke termijn geleden immateriële schade, met een

totaal van € 18.000,00, waarvan een bedrag van:

- € 3.000,00 per persoon aan [redacted] en [redacted];
- € 1.500,00 per persoon aan [redacted] en [redacted];
- € 1.000,00 per persoon aan [redacted], [redacted]
[redacted] en [redacted];
- € 750,00 per persoon aan [redacted], [redacted], [redacted]
[redacted], [redacted];
- € 375,00 per persoon aan [redacted], [redacted],
[redacted], [redacted], [redacted], [redacted],
[redacted], [redacted]

De Afdeling acht deze matiging redelijk vanwege de matigende invloed die het samen deelnemen als partij heeft gehad op de mate van stress, ongemak en onzekerheid die zij hebben ondervonden door de te lang durende procedure. Door gezamenlijk beroep in te stellen hebben zij de voor- en nadelen van het voeren van deze procedure kunnen delen.

93. Omdat de overschrijding aan de Afdeling is toe te rekenen, zal de Afdeling de Staat der Nederlanden (de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) veroordelen tot betaling van de schadevergoeding.

94. De Staat der Nederlanden moet de proceskosten van [J], [J] en [J] en anderen vergoeden voor het indienen van het verzoek om schadevergoeding.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

- I. verklaart de beroepen van [redacted] en anderen, [redacted], [redacted], [redacted], [redacted] en [redacted] tegen het besluit van provinciale staten van Limburg van 12 november 2021 tot gewijzigde vaststelling van het inpassingsplan "Opwaardering Maaslijn, Noord-Brabant" gegrond;
- II. vernietigt dit besluit van provinciale staten van Limburg;
- III. bepaalt dat de rechtsgevolgen van dit besluit in stand blijven, met uitzondering van het plandeel met de bestemming "Enkelbestemming Verkeer - Voorlopig" op de gronden kadastraal bekend gemeente Venray, sectie R, nummers 2093 en 111;
- IV. bepaalt dat aan artikel 4.1, onderdeel a, van de regels van het inpassingsplan "Opwaardering Maaslijn, Limburg" wordt toegevoegd: 'met dien verstande dat op het deel van het traject ter plaatse van Smakt, vanaf de provinciale grens Noord-Brabant-Limburg tot de kruising van de gronden, waaraan het inpassingsplan de bestemming "Verkeer" toekent, met de Looweg, geen spoorverdubbeling is toegestaan';
- V. bepaalt dat deze uitspraak in de plaats treedt van het vernietigde besluit en van wat daarbij is besloten omtrent de vaststelling zoals opgenomen onder IV;
- VI. verklaart het beroep van [redacted] en [redacted] tegen het besluit van provinciale staten van Noord-Brabant van 5 november 2021 tot gewijzigde vaststelling van het inpassingsplan "Opwaardering Maaslijn, Noord-Brabant" niet-ontvankelijk;
- VII. verklaart het beroep van [redacted] tegen dat besluit gegrond;
- VIII. vernietigt dat besluit van provinciale staten van Noord-Brabant, voor zover dit het plandeel met de bestemming "Enkelbestemming Verkeer - Voorlopig" aan de [redacted] in [redacted] betreft;
- IX. verklaart de beroepen van [redacted], [redacted], [redacted], [redacted] en [redacted] ongegrond;
- X. draagt provinciale staten van Limburg op om binnen vier weken na verzending van deze uitspraak ervoor zorg te dragen dat de hiervoor vermelde onderdelen II tot en met V worden verwerkt in het elektronisch vastgestelde plan dat te raadplegen is op de landelijke voorziening;
- XI. draagt provinciale staten van Noord-Brabant op om binnen vier weken na verzending van deze uitspraak ervoor zorg te dragen dat het hiervoor vermelde onderdeel VIII wordt verwerkt in het elektronisch vastgestelde plan dat te raadplegen is op de landelijke voorziening;

- XII. veroordeelt provinciale staten van Limburg tot vergoeding van de bij appellanten in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van:
- € 1.941,30 aan [REDACTED], deels toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand en deels aan reiskosten;
 - € 1.868,00 aan [REDACTED] en anderen, geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan één van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan;
- XIII. veroordeelt provinciale staten van Noord-Brabant tot vergoeding van de bij [REDACTED] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.868,00;
- XIV. veroordeelt de Staat der Nederlanden (de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) tot betaling van een schadevergoeding van € 3.000,00 aan:
- [REDACTED];
 - [REDACTED];
 - [REDACTED] en [REDACTED], met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan één van hen de Staat aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan;
 - [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan één van hen de Staat aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan;
 - [REDACTED] en anderen, met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan één van hen de Staat aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan;
 - [REDACTED] en anderen, met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan één van hen de Staat aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan;
- XV. veroordeelt de Staat der Nederlanden (de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) tot vergoeding van de in verband met de behandeling van het verzoek om schadevergoeding bij appellanten opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 467,00 aan:
- [REDACTED];
 - [REDACTED];
 - [REDACTED] en anderen, met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan één van hen de Staat aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan;
- XVI. gelast dat provinciale staten van Limburg aan de hierna vermelde appellanten het door hen voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht vergoeden ten bedrage van:
- € 181,00 aan [REDACTED];
 - € 181,00 aan [REDACTED];
 - € 181,00 aan [REDACTED] en anderen, met dien verstande dat bij betaling van genoemd bedrag aan één van hen het bestuursorgaan aan zijn betalingsverplichting heeft voldaan;

- € 181,00 aan [REDACTED] J, [REDACTED] J,
[REDACTED] J en [REDACTED] J, met dien verstande dat bij betaling van
genoemd bedrag aan één van hen het bestuursorgaan aan zijn
betalingsverplichting heeft voldaan;

XVII. gelast dat provinciale staten van Noord-Brabant aan
[REDACTED] J het door hem voor de behandeling van het
beroep betaalde griffierecht vergoeden ten bedrage van € 181,00.

Aldus vastgesteld door mr. [REDACTED] J, voorzitter, mr. [REDACTED] J en
mr. [REDACTED] J, leden, in tegenwoordigheid van
mr. [REDACTED] J, griffier.

[REDACTED] J
voorzitter

[REDACTED] J
griffier

Uitgesproken in het openbaar op 9 september 2026

615

Verzonden: 9 september 2026

Algemene wet bestuursrecht

Artikel 3:9

Indien een besluit berust op een onderzoek naar feiten en gedragingen dat door een adviseur is verricht, dient het bestuursorgaan zich ervan te vergewissen dat dit onderzoek op zorgvuldige wijze heeft plaatsgevonden.

Wet ruimtelijke ordening

Artikel 3.26

1. Indien sprake is van provinciale belangen kunnen provinciale staten, de betrokken gemeenteraad gehoord, voor de daarbij betrokken gronden een inpassingsplan vaststellen.

Wet milieubeheer

Art. 11.3

1. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden eisen gesteld met betrekking tot de akoestische kwaliteit van wegen in beheer bij het Rijk en hoofdspoorwegen.
2. De beheerder draagt er zorg voor dat een weg of spoorweg die wordt aangelegd of vervangen, ten minste voldoet aan deze eisen, tenzij overwegende bezwaren van technische aard zich hiertegen verzetten.

11.6

1. Onze Minister stelt geluidsbelastingkaarten vast voor wegen in beheer bij het Rijk en hoofdspoorwegen.
(...)
3. De geluidsbelastingkaarten hebben betrekking op:
 - a. de geluidsbelasting en de geluidsbelasting L_{night} van geluidsgevoelige objecten vanwege de betrokken wegen en spoorwegen;
(...).

Beleidsregel trillinghinder spoor

Artikel 1. definitiebepalingen

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

(...)

bestaande situatie: referentiesituatie waarin reeds sprake is van trillingen als gevolg van railverkeer;

(...)

plansituatie: situatie als gevolg van de ingebruikneming van de infrastructuur die aangelegd of gewijzigd is of opnieuw in gebruik is genomen op basis van het tracébesluit;

(...)

V_{max} : de maximale trillingssterkte zoals gedefinieerd in paragraaf 5.3 van de SBR-richtlijn B en nader omschreven in hoofdstuk 9 van die richtlijn, met dien verstande dat voor de meettechnische bepaling van de waarde van V_{max} de procedure wordt gevolgd, die opgenomen is in de bijlage bij deze beleidsregel;

 de gemiddelde trillingssterkte zoals gedefinieerd in de SBR-richtlijn B.

Artikel 6. $V_{\max}$ (artikel 4, tweede lid: tracébesluit bestaande situatie)

1. In een tracébesluit als bedoeld in artikel 4, tweede lid, kunnen maatregelen ter voorkoming of beperking van de trillinghinder met betrekking tot de $V_{\max}$ achterwege blijven indien:

- a. de $V_{\max}$ in de plansituatie voldoet aan de in tabel 2 opgenomen streefwaarde; of
- b. de toename van de trillingssterkte in de plansituatie ten opzichte van de bestaande situatie 30 procent of minder bedraagt.

2. Indien de $V_{\max}$ in de plansituatie niet voldoet aan de streefwaarde, bedoeld in het eerste lid, en de toename van de trillingssterkte meer dan 30 procent bedraagt maar de in tabel 2 opgenomen grenswaarde niet wordt overschreden, bevat het tracébesluit maatregelen waarmee de toename tot in ieder geval 30 procent wordt teruggebracht.

3. Indien de $V_{\max}$ in de plansituatie niet voldoet aan de streefwaarde, bedoeld in het eerste lid, de toename van de trillingssterkte meer dan 30 procent bedraagt maar de in tabel 2 opgenomen grenswaarde wel wordt overschreden, bevat het tracébesluit maatregelen waarmee de toename tot in ieder geval 30 procent wordt teruggebracht of zoveel meer als nodig is om overschrijding van die grenswaarde te voorkomen.

4. Tabel 2 luidt als volgt:

Tabel 2

Gebouwfunctie	Dag en avond		Nacht	
	A1	A2	A1	A2
gezondheidszorg en wonen	0,2	0,8	0,2	0,4
onderwijs, kantoor en bijeenkomst	0,3	1,2	0,3	1,2
kritische werkruimte	0,1	0,1	0,1	0,1

A1 = streefwaarde voor $V_{\max}$

A2 = grenswaarde voor $V_{\max}$

Artikel 7. V_{per} (artikel 4, tweede lid: tracébesluit bestaande situatie)

1. In een tracébesluit als bedoeld in artikel 4, tweede lid, kunnen maatregelen ter voorkoming of beperking van de trillinghinder met betrekking tot de V_{per} achterwege blijven indien de V_{per} in de plansituatie voldoet aan de in tabel 3 opgenomen grenswaarde.

2. Indien de V_{per} in de bestaande situatie voldoet aan de in tabel 3 opgenomen grenswaarde, maar in de plansituatie daaraan niet voldoet, bevat het tracébesluit maatregelen waarmee de toename van de trillingssterkte tot die grenswaarde wordt teruggebracht.

3. Indien de V_{per} in de bestaande situatie en in de plansituatie niet voldoet aan de in tabel 3 opgenomen grenswaarde, bevat het tracébesluit maatregelen waarmee toename van de trillingssterkte wordt voorkomen.

4. Tabel 3 luidt als volgt:

Gebouwfunctie	dag en avond		nacht	
	A3		A3	

gezondheidszorg en wonen	0,1	0,1
onderwijs, kantoor en bijeenkomst	0,15	0,15

A3 = grenswaarde voor V_{per}

Artikel 9. Doelmatigheid

1. Het treffen van maatregelen, voorgeschreven ingevolge de artikelen 5, tweede lid, 6, tweede en derde lid, 7, tweede en derde lid, en 8, derde lid, kan achterwege blijven indien de maatregelen niet doelmatig zijn. In de toelichting bij het tracébesluit of, indien van toepassing, de opleveringstoets wordt het achterwege laten van een maatregel gemotiveerd.

2. Het treffen van maatregelen blijft niet achterwege als de V_{max} zonder maatregelen meer dan 3.2 bedraagt.

3. In de toelichting bij het tracébesluit of, indien van toepassing, de opleveringstoets wordt gemotiveerd ingegaan op:

- a. de geraamde kosten van een maatregel;
- b. de geraamde opbrengsten van de maatregel in termen van trillinghinderreductie en het aantal woningen;
- c. het gehanteerde normbedrag per woning; en
- d. de gemaakte doelmatigheidsafweging.



Gemeente Beesel
INGEKOMEN

15 SEP. 2026

NR.....

HC2CC - #X900X0X#00#0000#

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen