

ECLI

ECLI:NL:RVS:2025:879

Datum uitspraak

5 maart 2025

Inhoudsindicatie

Bij koninklijk Besluit van 6 maart 2020, nr. 2020000418 (Stcrt 2020, 40296), heeft de Kroon, op voordracht van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, besloten de toe-/afritten 4 en 5 naar de A76 bij Nuth en Schinnen aan het openbaar verkeer te onttrekken. De onttrekking van de toe-/afritten vloeit voort uit de besluitvorming omtrent de Buitenring Parkstad Limburg (BPL). De BPL is een ringweg in de stadsregio Parkstad Limburg en voorzien in het op 29 juni 2012 door Provinciale Staten van de provincie Limburg vastgestelde provinciaal inpassingsplan (PIP), dat onherroepelijk is. De BPL verbindt de A76 met de N281. Bij Nuth sluit de BPL aan op de A76 door middel van een turboverkeersplein boven de A76. Deze nieuwe aansluiting heeft geleid tot het vervallen verklaren van de twee bestaande aansluitingen bij Nuth en Schinnen. De minister heeft de aansluitingen aan het openbaar verkeer onttrokken omdat de BPL voorziet in een nieuwe aansluiting op de A76. Daartoe is besloten omdat de huidige aansluitingen bij Schinnen (toe-/afrit 4) en Nuth (toe-/afrit 5) niet geschikt zijn om het verkeer van en naar de BPL te verwerken.

Volledige tekst

202302602/1/A3.

Datum uitspraak: 5 maart 2025

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak op het hoger beroep van:

[appellante], gevestigd in [plaats],
appellante,

tegen de uitspraak van de rechtbank Limburg van 15 maart 2023 in zaaknr. 20/2385 in het geding tussen:

[appellante]

en

de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Procesverloop

Bij koninklijk Besluit van 6 maart 2020, nr. 2020000418 (Stcrt 2020, 40296), heeft de Kroon, op voordracht van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, besloten de toe-/afritten 4 en 5 naar de A76 bij Nuth en Schinnen aan het openbaar verkeer te onttrekken.

Bij uitspraak van 15 maart 2023 heeft de rechtbank het door [appellante] daartegen ingestelde beroep ongegrond verklaard.

Tegen deze uitspraak heeft [appellante] hoger beroep ingesteld.

De minister heeft een schriftelijke uiteenzetting gegeven.

De Afdeling heeft de zaak op een zitting behandeld op 21 januari 2025, waar [appellante], vertegenwoordigd door [gemachtigden], en de minister, vertegenwoordigd door mr. W.B. de Kleuver en ing. S.J. Schrijen, zijn verschenen.

Overwegingen

1. De onttrekking van de toe-/afritten vloeit voort uit de besluitvorming omtrent de Buitenring Parkstad Limburg (BPL). De BPL is een ringweg in de stadsregio Parkstad Limburg en voorzien in het op 29 juni 2012 door Provinciale Staten van de provincie Limburg vastgestelde provinciaal inpassingsplan (PIP), dat onherroepelijk is. De BPL verbindt de A76 met de N281. Bij Nuth sluit de BPL aan op de A76 door middel van een turboverkeersplein boven de A76. Deze nieuwe aansluiting heeft geleid tot het vervallen verklaren van de twee bestaande aansluitingen bij Nuth en Schinnen.

2. De minister heeft de aansluitingen aan het openbaar verkeer onttrokken omdat de BPL voorziet in een nieuwe aansluiting op de A76. Daartoe is besloten omdat de huidige aansluitingen bij Schinnen (toe-/afrit 4) en Nuth (toe-/afrit 5) niet geschikt zijn om het verkeer van en naar de BPL te verwerken. Het handhaven daarvan naast de nieuwe aansluiting is gezien de beperkte afstand tussen de aansluitingen niet wenselijk en brengt verslechtering van de doorstroming en van de verkeersveiligheid mee. Bovendien voldoen de aansluitingen niet meer aan de huidige richtlijnen voor autosnelwegen omdat ze te kort zijn en filegevoelig. Daarnaast liggen ze deels in of nabij woonwijken met nadelige gevolgen voor het leefmilieu en de verkeersveiligheid.

3. De rechtbank heeft overwogen dat tot aanleg van de BPL is besloten in verband met het gunstig effect op het onderliggende wegennet in de parkstad wat de doorstroming en verkeersveiligheid te goede komt. Het PIP, wat ten grondslag ligt aan de BPL, is onherroepelijk. Slechts de onttrekking van de toe-/afritten kan worden beoordeeld, niet het hele PIP. Naar het oordeel van de rechtbank heeft [appellante] niet onderbouwd dat de verkeerssituatie ter plaatse veiliger is met afrit 4 dan zonder. Er zijn weinig ongelukken gerapporteerd ter plaatse van de nieuwe aansluiting van de BPL op de A76 en het lokale wegennet. De minister kan volgens de rechtbank niet verantwoordelijk worden gehouden voor de verkeersproblemen die volgens [appellante] spelen op het onderliggend wegennet,

als gevolg van de inrichting van de turborotonde, de scherpe bocht naar de Nieuwe Nutheweg en de toename van het sluipverkeer. Niet de minister maar de provincie en gemeente zijn daarvoor verantwoordelijk. Verder ziet de rechtbank geen aanleiding om te twifelen aan het standpunt van de minister dat de bereikbaarheid door de hulpdiensten is gegarandeerd en dat aan de eisen van aanrijtijden is voldaan. Niet is onderbouwd dat de reistijd van de bezoekers van het bedrijf als gevolg van het afsluiten van de toe- en afrit zo lang is geworden dat deze onaanvaardbaar is.

4. Ingevolge artikel 8, eerste lid, van de Wegenwet kan een weg welke door het Rijk wordt onderhouden aan het openbaar verkeer worden onttrokken bij Koninklijk Besluit. Uit de besluitvorming en de toelichting van de minister komt naar voren dat bij het besluit de toe-/afritten 4 en 5 naar de A76 af te sluiten het belang van de verkeersveiligheid en de doorstroming aan de kant van verweerder een rol hebben gespeeld. Dat besluit staat voorts niet op zich zelf maar is het sluitstuk van een complex van plannen en besluiten in het kader van het tot stand brengen van de PBL, dat onder andere is vastgelegd in het onherroepelijk geworden PIP. Voor het goed functioneren van de PBL is daarin voorzien in een aansluiting op de A76 door middel van een nieuwe toe-/afrit met turborotonde, de toe- en afritten 4 en 5 waren daarvoor niet geschikt. Deze rotonde is gelegen boven de A76 tussen de beide met het besluit onttrokken toe-/afritten, ten zuiden van afrit 4 en ten noorden van afrit 5. In deze uitspraak kan de Afdeling alleen dit besluit beoordelen. Daarbij kan niet het al onherroepelijk geworden PIP worden betrokken. Ook kan de Afdeling niet beoordelen of PBL en de daarbij behorende infrastructurele werken zoals de turboronde aan de voor aanleg geschetste verwachtingen voldoen.

5. Zoals de rechtbank terecht heeft overwogen betreft de bevoegdheid in artikel 8 van de Wegenwet een discretionaire bevoegdheid. Nadat de Minister heeft vastgesteld welke belangen naar zijn oordeel bij het besluit moeten worden betrokken, moet hij die belangen tegen elkaar afwegen. Bij die afweging heeft hij gelet op de bewoordingen van genoemd artikel 8 beleidsruimte. De Afdeling gaat bij beoordeling van de toepassing daarvan niet na of hij in het concrete geval zelf tot hetzelfde besluit zou zijn gekomen maar beoordeelt aan de hand van de beroepsgronden of de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van het besluit niet onevenredig zijn in verhouding tot de met dat besluit te dienen doelen (art. 3:4, tweede lid, van de Awb). Daartoe moet in dit geval een afweging worden gemaakt tussen de belangen die zijn gediend bij onttrekking van toe-/afrit 4 en 5 en de nadelige gevolgen daarvan voor [appellante].

6. De minister baseert het besluit tot onttrekking met name op het belang van de verkeersveiligheid en het belang van doorstroming op de A76. Ter onderbouwing daarvan heeft hij aangevoerd dat het onwenselijk is dat beide bestaande afritten worden gehandhaafd omdat die allebei te dicht bij de nieuw aangelegde toe-/afrit liggen. Bij handhaving van beide toe-/afritten zou op drie plaatsen kort na elkaar de mogelijkheid bestaan in en uit te voegen wat vertragend werkt op de doorstroming van het verkeer op de A76 en extra risico's op ongevallen meebrengt. Ook heeft de minister bij de besluitvorming betrokken dat beide toe- en afritten, die zijn aangelegd in 1928, niet meer voldoen aan de huidige eisen voor wat betreft lengte en het aanwezig zijn van een vluchtstrook. Ook dat is in het belang van de verkeersveiligheid niet wenselijk. De minister heeft er daarbij op gewezen dat de A76 veel door vrachtverkeer wordt gebruikt. Verder heeft de Minister toegelicht dat als gevolg van de afsluiting van toe- en afrit 4 er minder verkeer in de kern Schinnen komt.

7. De Afdeling acht deze belangen gelet op de gegeven toelichting voldoende aannemelijk gemaakt door de Minister. Dat de minister toe-/afrit 4 en 5 niet tegelijkertijd heeft gesloten maar de laatste nog enige tijd in gebruik heeft gehouden doet daar niet aan af. Het besluit

voorziet immers in onttrekking van beide. Ook het betoog van [appellante] dat er nog steeds ongevallen plaatsvinden op de A76 in de omgeving van Schinnen, ten bewijze waarvan ook enige krantenknipsels zijn overgelegd, leidt er niet toe dat de minister ten onrechte het belang van de verkeersveiligheid aanwezig heeft geacht. [appellante] heeft immers niet inzichtelijk gemaakt wat de verhouding is tussen het aantal ongevallen voor en na de afsluiting. Ter zitting is namens de Minister overigens te kennen gegeven dat er geen toename van ongevallen op die plaats is gemeld.

8. De belangen waarop [appellante] heeft gewezen zijn gelegen in het tijdsverlies voor haar bedrijfsauto's en de onveiligheid van de andere route die die auto's moeten nemen. Er zijn per dag meerdere (8-10) verkeersbewegingen met (laad-)auto's van haar grondverzetbedrijf. Om op de A76 te komen gebruikte [appellante] voorheen toe-/afrit 4 die op 700 meter van het bedrijfsterrein is gelegen. Na de onttrekking bedraagt de afstand tot de nieuwe toe-/afrit naar de A76 3200 meter. Bovendien moeten haar auto's een gevaarlijke bocht nemen om op de Nieuwe Nutheweg te komen. De onttrekking heeft volgens [appellante] geleid tot dagelijkse opstoppen op die weg die zij gebruikt om de turbotonde bij de A76 te bereiken. Bij het openhouden van toe-/afrit 4 zou volgens haar 50% van het verkeer die oude toe-/afrit gebruiken waardoor de opstoppen zouden afnemen.

9. De minister heeft toegelicht dat bij afweging van de wederzijdse belangen meer gewicht is toegekend aan de belangen gediend bij onttrekking. Hij heeft daarbij in aanmerking genomen dat de afstand die vanaf het bedrijfsterrein van [appellante] moet worden afgelegd om op de A76 te komen na de onttrekking weliswaar langer wordt maar dat dit rekening houdend met het feit dat die met de auto wordt afgelegd geen onaanvaardbaar groot tijdsverlies met zich meebrengt. De turbotonde heeft een grote capaciteit en functioneert volgens de minister goed. Er is geen sprake van een structurele verstopping. Wel is voorzien in stoplichten, die voor oponthoud kunnen zorgen. De Nieuwe Nutheweg is een lokale weg die niet in beheer is bij het Rijk. Knelpunten in de verkeerssituatie op die weg kunnen worden opgelost door de lokale wegbeheerder. De minister ziet daarin geen aanleiding af te zien van onttrekking.

10. De minister heeft aldus kenbaar en op een inzichtelijke wijze weergegeven welke belangen hij heeft gewogen en welk gewicht hij daaraan heeft toegekend. Gelet op de toelichting heeft hij zich daarbij op het standpunt mogen stellen dat de nadelige gevolgen voor [appellante] niet zodanig zijn dat hij had moeten afzien van onttrekking van de beide toe-/afritten. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de Minister bij zijn afweging om tot het besluit tot onttrekking te komen dan ook meer gewicht mogen toekennen aan de daarmee gediende belangen dan aan die gevolgen.

11. Het hoger beroep is ongegrond. De aangevallen uitspraak dient te worden bevestigd. Het college hoeft geen proceskosten te vergoeden.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

bevestigt de aangevallen uitspraak

Aldus vastgesteld door mr. J.Th. Drop, lid van de enkelvoudige kamer, in tegenwoordigheid van L.R. Meeng, griffier.

w.g. Drop

lid van de enkelvoudige kamer

w.g. Meeng

griffier

Uitgesproken in het openbaar op 5 maart 2025

1153