



De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG
T 070-456 00 00
F 070-456 11 11

Datum 5 februari 2026
Onderwerp Beantwoording Kamervragen over de afsluiting van de A30 in
verband met groot onderhoud

Ons kenmerk
RWS-2026/2628

Uw kenmerk
2026Z00712

Bijlage(n)
1

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt de Kamer de antwoorden op de vragen van het lid Stoffer (SGP) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over de afsluiting van de A30 in verband met groot onderhoud.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Ing. R. (Robert) Tieman

2026Z00712

Ons kenmerk
RWS-2026/2628

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van de lokale weerstand tegen de voorgenomen afsluiting van een groot deel van de A30 in verband met groot onderhoud?^{1 2}

Antwoord 1

Ja, ik heb kennisgenomen van het feit dat een aantal lokale ondernemers en andere belanghebbenden zorgen hebben geuit over de voorgenomen verkeersmaatregelen en de daarmee gepaard gaande hinder.

Vraag 2

Op welke wijze is het participatietraject vormgegeven? In hoeverre zijn lokale ondernemers daarbij betrokken?

Antwoord 2

Rijkswaterstaat heeft de voorbereiding van de voorgenomen verkeersmaatregelen ingericht volgens de reguliere Hinderaanpak Wegen. In dat kader zijn onder andere de provincies Gelderland en Utrecht, de gemeenten Barneveld en Ede, alsmede nood- en hulpdiensten structureel betrokken tijdens zogeheten GGB-sessies (Gebieds Gericht Benutten). Via deze bestuurlijke partners zijn de belangen van inwoners en het lokale bedrijfsleven vertegenwoordigd, waarmee invulling is gegeven aan de gebruikelijke wijze waarop belangen van inwoners en ondernemers worden betrokken bij groot onderhoud aan rijkswegen.

Bedrijven zijn en worden verder geïnformeerd via de algemene publiekscommunicatie, zoals persberichten, de projectpagina, advertenties, radiocommercials en berichtgeving via social media. Daarnaast hebben diverse grote bedrijven en overige stakeholders informatie ontvangen middels een persoonlijk gesprek en/of per mail met daarin de relevante en benodigde informatie over het project.

Ook is de mogelijkheid geboden aan alle betrokken stakeholders om een informatiebijeenkomst aan te vragen, zodat onder andere lokale ondernemers direct vragen kunnen stellen en toelichting kunnen krijgen op het project. Hier is niet in alle gevallen gebruik van gemaakt.

Vraag 3

Is de veronderstelling juist dat: lokaal verkeer nu ook veel gebruik maakt van de A30/A1, dat omrijden via Utrecht of Arnhem voor deze groep verkeersdeelnemers geen optie is en dat volledige afsluiting van een groot deel van de A30 derhalve tot grote druk op het lokale wegennet zal leiden?

Antwoord 3

¹ AD/Amersfoortse Courant, 16 januari 2026, Ondernemersvereniging wil naar de rechter stappen om de afsluiting van de A30 te voorkomen | Barneveld | AD.nl

² AD/Amersfoortse Courant, 12 november 2025, A30 in november en december 's nachts afgesloten | Barneveld | AD.nl

Nee, het uitgangspunt van Rijkswaterstaat is om het doorgaande verkeer via omleidingsroutes over het hoofdwegennet te leiden, zodat het onderliggende wegennet zoveel mogelijk beschikbaar blijft voor lokaal verkeer, waaronder inwoners en bedrijven.

Op een gemiddelde werkdag bestaat het verkeer op de A30 voor ongeveer 50% uit doorgaand verkeer en voor ongeveer 50% uit lokaal verkeer. Uit verkeersmodelanalyses blijkt dat het doorgaande verkeer juist bij grootschalige afsluitingen gebruik blijft maken van het hoofdwegennet. Bij een kortere afsluiting, bijvoorbeeld tot aan Lunteren, blijkt een aanzienlijk deel van het doorgaande verkeer juist uit te wijken naar het onderliggende wegennet. Dit leidt tot nog veel meer extra verkeer op lokale wegen en zal naar verwachting leiden tot ernstige verkeershinder en onveilige situaties.

Vraag 4

Kunt u aangeven, ook richting betrokken gemeenten, wat de verwachte verkeersintensiteit is op de verschillende lokale (gebiedsontsluitings)wegen bij volledige wegafsluiting en bij een meer gefaseerde afsluiting (zoals voorgesteld door ondernemers)? Kunt u enig inzicht geven in de bijbehorende gevolgen voor doorstroming en verkeersveiligheid?

Antwoord 4

In onderstaande tabel staat de intensiteit in motorvoertuigen per etmaal op twee van deze lokale wegen weergegeven (de Hessenweg en de Postweg). In alle gevallen neemt de totale verkeersintensiteit toe op de lokale wegen. De toename is bij een afsluiting tussen de A1 en Lunteren en bij een gefaseerde afsluiting echter fors hoger dan bij een hele afsluiting.

	Hessenweg	Postweg
Situatie zonder werkzaamheden	7500	1400
Hele afsluiting tussen A1 en Ede-Noord	+4500 extra	+2600 extra
A30 dicht tussen A1 en Lunteren	+4600 extra	+8200 extra
Gefaseerde afsluiting: A30 dicht tussen Scherpenzeel en Lunteren	+0	+14300 extra

Vraag 5

Hoe waardeert u de keuze voor een volledige wegafsluiting in plaats van een meer gefaseerde afsluiting?

Antwoord 5

Het gefaseerd uitvoeren van werkzaamheden zou de verkeersdruk op het onderliggende wegennet sterk vergroten, met zeer onveilige en onwenselijke situaties tot gevolg. Deze overlast zou bij een gefaseerde afsluiting ook over een langere periode aanhouden dan bij een volledige afsluiting het geval zou zijn. Een volledige afsluiting heeft ook de voorkeur van de nood- en hulpdiensten vanwege de duidelijke aanrijdroutes en het beschikbaar zijn van een rijstrook voor

eventuele nood- en hulpdiensten. Ten slotte blijft bij een volledige afsluiting het onderliggend wegennetwerk beter beschikbaar voor bestemmingsverkeer en daarmee ook voor de te bereiken bestemmingen in Voorthuizen, Barneveld en de gemeente Ede.

Vraag 6

Welke maatregelen worden genomen voor een zo vlot en veilig mogelijke doorstroming op lokale wegen tijdens de afsluiting, bijvoorbeeld van en naar de op- en afrit op de A1 bij Voorthuizen en ook aan de zuidkant van Barneveld en in de gemeente Ede?

Antwoord 6

In overleg met gemeenten, de provincie Gelderland en Utrecht en nood- en hulpdiensten zijn beheersmaatregelen getroffen om de doorstroming op het onderliggend wegennet te optimaliseren. Het gaat dan om het aanpassen van cyclustijden van verkeersregelinstallaties, het inzetten van adviesroutes, het monitoren per motor van sluipverkeer en de inzet van verkeersregelaars. Gedurende de werkzaamheden wordt de situatie gemonitord en waar nodig en mogelijk bijgestuurd binnen een operationeel doorstromingsteam. Dit team bestaat uit Rijkswaterstaat, de aannemer en de betrokken stakeholders.