

Raadhuisplein 2
Postbus 63
3770 AB Barneveld

Telefoon 14 0342
Internet www.barneveld.nl
Whatsapp 0342495902

Fractie van VVD
t.a.v. de heer Van Schaik

Datum:
24 februari 2026

Ons kenmerk:
--

Uw bericht van:
19 januari 2026

Organisatieonderdeel:
Team Ontwikkeling

Behandeld door:
A. Gerritsen

Telefoonnummer:

Onderwerp:
**Beantwoording schriftelijke
vragen (VVD) over de
voortgang, planning en
financiering van de
Oostelijke Rondweg om
Barneveld**

Beste heer Van Schaik,

Op 19 januari 2026 heeft uw fractie schriftelijke (vervolg)vragen gesteld, op grond van artikel 42 van de Organisatieverordening van de gemeenteraad. Graag reageren wij op uw vragen.

- 1) *In de beantwoording van onze eerdere vragen geeft het college aan dat de (co-) financiering een voorwaarde is voor het vaststellen van een voorkeustracé. In het recente krantenartikel wordt deze financiering aangeduid als een 'blijvend aandachtspunt' en een 'enorme uitdaging'.*
 - a. *Welk bedrag is op dit moment door de gemeente Barneveld gereserveerd voor de Oostelijke Rondweg binnen de bestemmingsreserve 'Verantwoord groeien'?*
 - b. *Kan het college aangeven welk bedrag op basis van de huidige inzichten nog nodig is voor de realisatie van de Oostelijke Rondweg en wat de huidige indicatieve bandbreedte is van de geactualiseerde kostenraming, nu deze door de opgelopen vertraging is bijgesteld ten opzichte van de eerdere raming van circa 80 miljoen euro? Zo niet, waarom niet?*
- a) Het doel van de bestemmingsreserve 'Verantwoord groeien' is de dekking van (incidentele) lasten vanuit nieuwe beleidsimpulsen en dekking van structurele lasten voor majeure investeringsopgaven. Voor beide geldt dat deze dienen te vallen onder de noemer 'verantwoorde groei'. Er is niet een specifiek bedrag voor de Oostelijke Rondweg gereserveerd binnen de bestemmingsreserve 'Verantwoord groeien'.
- b) Nee, wij kunnen nu nog niet aangeven welk bedrag nodig is voor de realisatie van de Oostelijke Rondweg. Enerzijds is dat bedrag (mede) afhankelijk van het nog te kiezen voorkeustracé. De definitieve tracékeuze moet nog gemaakt worden.

Anderzijds zijn de kostenramingen uit 2022 (i.h.k.v. de Milieueffectrapportage 1^e fase) gedateerd. In de betreffende ramingen is bijvoorbeeld een prijspeil 2020 gehanteerd. De kostenramingen worden nog geactualiseerd in de verwachting dat we de investeringskosten voor de Oostelijke Rondweg naar boven moeten bijstellen. Er is dus niet nu al sprake van bijstelling. Daarnaast is de bestemmingsreserve 'Verantwoord Groeien' 1) nog niet gemaximeerd en 2) nog niet gekoppeld aan concrete investeringen, waaronder de Oostelijke Rondweg.

Het college geeft aan te hopen op een financiële bijdragen van provincie en Rijk, maar stelt tegelijkertijd dat hierover nog geen zekerheid bestaat.

- a. *In welke fase bevinden de ambtelijke en bestuurlijke gesprekken en onderhandelingen zich met de provincie Gelderland en het Rijk zich op dit moment?*
 - b. *Wanneer verwacht het college duidelijkheid te kunnen geven over de haalbaarheid en omvang van deze bijdragen en voorwaarden?*
- a) De gesprekken met het Rijk gaan vooralsnog over andere projecten binnen onze gemeente en regio, zoals de A1-A30 en knooppunt Hoevelaken. Met de provincie Gelderland is er regulier overleg over diverse opgaven vanuit zowel de gemeente als de provincie. De opgaven in het zuidoostelijk deel van onze gemeente – tussen Barneveld en Stroe – en de samenhang tussen de opgaven zijn met het vaststellen van de Omgevingsvisie concreter geworden. Onze inzet is er op gericht om op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau het overleg over de totale gebiedsopgave te intensiveren, waarbij wij van onze kant onder andere de Oostelijke Rondweg en een goede en veilige bereikbaarheid van Kootwijkerbroek en Stroe nadrukkelijk willen agenderen.
- b) In aanloop naar de beoogde besluitvorming over de voorkeursvariant van de rondweg (Q3 2026) is de omvang van de investering – met bandbreedte – beter in beeld. Wij kunnen nu nog geen inschatting geven in hoeverre partijen zoals de provincie Gelderland een financiële bijdrage gaan leveren.

- 2) *In de beantwoording van augustus 2025 noemt het college de toen geschetste tijdshorizon 'reëel en proportioneel'. In het recente artikel wordt echter gesteld dat het hoogst onzeker is of 2028/2029 wordt gehaald. Welke ontwikkelingen hebben ertoe geleid dat deze planning slechts een paar maanden later wordt bestempeld als onzeker door de gemeente?*

Vooropgesteld, de planning wordt niet door de gemeente als onzeker bestempeld in het artikel, maar door de journalist. Los van deze journalistieke vrijheid is en blijf de ambitie van de gemeente: start aanleg van de Oostelijke Rondweg in 2028/2029. Echter, door onzekerheden en risico's – zie antwoord op vraag 3 hierna – kan deze ambitie onder druk komen te staan.

Het allerbelangrijkste nu is om een financieel uitvoerbaar voorkeurstracé vast te stellen, verwacht in Q3 dit jaar

- 3) *Naast financiering worden stikstof, ruimtelijke procedures en de betrokkenheid van ProRail genoemd als mogelijke knelpunten. Kan het college per onderwerp aangeven waar we op dit moment staan en hoe groot de risico's worden ingeschat op vertraging in de planning en welke concrete acties onderneemt het college om deze risico's tijdig te beheersen?*

Het financieringsvraagstuk is deels ook van invloed op de genoemde knelpunten (lees: risico's). Hieronder gaan wij daar op in.

Allereerst ontbeert het aan duidelijk en afgebakend beleid ten aanzien van stikstofdepositie. Zo lang het (nieuwe) kabinet geen richting geeft, lijkt dat voorlopig nog zo te blijven. Een [recente uitspraak van de Raad van State](#) maakt het onderwerp ook niet eenvoudiger. Stikstofdepositie blijft daarmee – ook in de ruimtelijke procedure – een groot risico. In dat speelveld onderzoekt het college

zo grondig als mogelijk wat de consequenties en maatregelen zijn ten aanzien van stikstofdepositie.

De ruimtelijke procedure is om meerdere redenen een risico dat tot vertraging in de planning kan leiden. Zo lang de financiering (lees: de economische uitvoerbaarheid) niet is georganiseerd, kan de ruimtelijke procedure (wijziging van het omgevingsplan) bijvoorbeeld niet afgerond worden.

Een beroepsprocedure bij de Raad van State is ook een risico dat tot vertraging in de planning kan leiden. Hieraan gekoppeld kan een beroepsprocedure ook vertraging opleveren in het kader van grondverwerving; onteigening in het bijzonder, mocht dat nodig zijn. Wij zullen de wijziging van het omgevingsplan zo goed mogelijk voorbereiden.

Op termijn zullen wij ProRail de opdracht moeten geven om de spoorkruising uit te werken. De beoogde spoorkruising raakt namelijk het eigendom van ProRail en daarmee draagt zij voor de verdere uitwerking van de spoorkruising de verantwoordelijkheid.

ProRail werkt de spoorkruising onder de noemer 'project derden' in opdracht van de gemeente uit. Daarvoor moet (zicht op) de financiering wel georganiseerd zijn. Daarnaast is nu nog niet duidelijk of ProRail tijdig capaciteit beschikbaar heeft om dit 'project derden' uit te voeren. Op korte termijn zullen wij de verkennende gesprekken met ProRail starten.

Pagina 3 van 4

- 4) *In de beantwoording van onze eerdere vragen gaf het college aan geen mogelijkheden te zien voor tijdelijke maatregelen om de verkeersdruk op onder andere de Lunterseweg en Van Zuijlen van Nieveltlaan te verlichten.*
- Blijft het college bij dit standpunt, nu de planning en financiering van de Oostelijke Rondweg onder druk staat?*
 - Is het college bereid alsnog tijdelijke maatregelen te treffen om de verkeersdruk te verlichten totdat de rondweg kan worden gerealiseerd?*
 - Acht het college het acceptabel dat inwoners en ondernemers nog meerdere jaren met de huidige verkeersdruk worden geconfronteerd? Zo nee, wat is het college van plan hier wel aan te doen?*
- a) Ja, wij houden vast aan dat standpunt omdat we onze middelen maar één keer kunnen uitgeven en er volgens ons geen eenvoudige tijdelijke maatregelen te treffen zijn. De kruispunten in de bestaande route lopen qua capaciteit tegen hun grenzen. Een andere kruispuntvorm realiseren heeft een permanent en niet tijdelijk karakter. Tevens hebben deze ingrepen forse ruimtelijke consequenties voor de bestaande omgeving.
- Ook voor tijdelijke maatregelen geldt dat financiering, grondverwerving en ruimtelijke procedures nodig zijn. Wij zetten ons liever in en geven het geld dan liever uit aan de voorbereiding en realisatie van de Oostelijke Rondweg zelf, dan aan ingrijpende maatregelen op bestaande wegen.
- Nee, zie het voorgaande antwoord.
 - De huidige verkeersdruk en verkeersafwikkeling vinden wij niet acceptabel. Dat de realisatie van de Oostelijke Rondweg nog enkele jaren duurt, vinden wij vervelend. Onze inzet is echter gericht op de realisatie van de Oostelijke Rondweg en niet op het vergroten van de capaciteit van kruispunten op de

bestaande route als daar maar voor enkele jaren van geprofiteerd kan worden. Daarbij hebben deze ingrepen forse ruimtelijke consequenties.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,

W. Wieringa
secretaris

J. van der Tak
burgemeester