T = Technisch (moeten voorafgaand aan de politieke avond worden beantwoord)

I = Informatief (moeten voorafgaand aan de politieke avond worden beantwoord)

P = Politiek (worden tijdens de politieke avond door de portefeuillehouder mondeling beantwoord)

Politieke avond 14 april 2026

Vragen t.b.v. uitbreidng bedrijventerrein Centerpoort Noord

1. Waar is de aanname op gebaseerd dat de grondexploitatie financieel neutraal is? Wetende dat:
    a. Stikstof een issue is
    b. Stroomvoorziening een issue is
    c. Gevoeligheid voor wateroverlast een issue is

    M.a.w. zijn bedrijven wel geïnteresseerd rekening houdend met bovenstaande risico's met als gevolg dat de grondexploitatie niet kostenneutraal is? **I**

    Antwoord vraag 1
    Bij de uitgifte van het bedrijventerrein Centerpoort-Noord 2 spelen dezelfde issues. Deze uitgifte verloopt momenteel uiterst succesvol en snel.

2. Welke scenario's zijn doorgerekend bij tegenvallende verkoop van kavels? **T**

    Antwoord vraag 2
    Met name de hoogte van de grondprijs, het vergroten van het uitgeefbare gebied en de looptijd van de grondexploitatie zijn de knoppen waaraan kan worden gedraaid bij tegenvallende verkoop.

3. Wat is het risico voor de gemeente als de markt verandert of bedrijven wegblijven? **I**

    Antwoord vraag 3
    Dan wordt de looptijd van de grondexploitatie langer.

4. Stikstof is een stevig aandachtspunt. Welke acties gaat het college opstarten om stikstof uitstoot te minimaliseren zodat het geen aandachtspunt is? **I**

    Antwoord vraag 4
    Stikstof is met name een stevig aandachtspunt vanwege de jurisprudentie die op dit aspect nog steeds in ontwikkeling is. Per saldo, eender als bij Centerpoort-Noord 2, is het beëindigen van agrarische activiteiten en het nieuwvestigen van bedrijven, in beginsel een verbetering wat betreft de stikstofuitstoot.

5. Hoe groot is het risico dat dit project strandt op stikstofregels of vergunningverlening? **I**

Antwoord vraag 5
Niet groot. Het blijft wel een stevig aandachtspunt.
Daarenboven heeft het nieuwe Kabinet aangegeven de komende periode met een oplossing voor het stikstofvraagstuk te komen.

6. Wie draagt het risico bij kostenoverschrijdingen: gemeente of marktpartijen? **T**

   Antwoord vraag 6
   De gemeente voert een actief grondbeleid overeenkomstig de nota Grondbeleid en is hiermee de risicodrager.

7. Is er een exit-strategie als de ontwikkeling niet rendabel blijkt? **I**

   Antwoord vraag 7
   Zie antwoord vraag 2.

8. Hoe realistisch is vestiging van bedrijven als er momenteel geen netcapaciteit beschikbaar is en bedrijven zelf een plan moeten maken voor zelfvoorzienend te zijn? **P**

9. Bestaat het risico dat kavels jarenlang braak blijven liggen door netcongestie? **I**

   Antwoord vraag 9
   Neen. Zie antwoord vraag 8.

10. Welke concrete maatregelen worden genomen om verkeersdruk te beperken? Wanneer worden deze maatregelen uitgevoerd: vóór of ná realisatie? **I**

    Antwoord vraag 10
    Op basis van het verkeersrapport hoeven geen maatregelen te worden getroffen om de verkeersdruk te beperken.
    De rechterrijstrook naar Centerpoort-Noord wordt uitsluitend nog gebruikt voor rechtdoorgaand verkeer en er wordt (mogelijk) een VRI en een bypass bij de toegang tot Centerpoort-Noord 2 aangelegd.

11. Is dit project juridisch “hard” of gebaseerd op aannames dat het wel zal lukken? **P**

12. Kunt u garanderen dat dit project niet stilvalt door stikstof of netcongestie? **P**

Verkeersafwikkeling Centerpoort Noord

13. Klopt het dat de maximale ontwikkelruimte volledig afhankelijk is van één kruispunt (Noordsingel–Impact–Marketing)? **T**

Antwoord vraag 13
Neen. Het bedrijventerrein wordt ook via de Express ontsloten.

14. Waarom wordt uitgegaan van een verkeersgeneratie van ongeveer 150 mvt/etmaal per hectare? Is dit gebaseerd op concrete invulling of een aanname? **T**

Antwoord vraag 14

Een verkeersrapportage voor een toekomstige ontwikkeling gaan uit van kengetallen en aannames.

15. Welke verkeersstromen (bijvoorbeeld autonome groei, regionale groei) zijn **niet** meegenomen in deze berekeningen? **I**

    Antwoord vraag 15
    De relevante verkeerstromen zijn meegenomen in de verkeersrapport.

16. Is rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen rondom de A12 en eventuele extra verkeersdruk? **T**

    Antwoord vraag 16
    Ja, hier is rekening mee gehouden.

17. Wat is de onzekerheidsmarge van de gebruikte verkeersmodellen? **T**

    Antwoord vraag 17
    In deze verkeersrapportage is gekeken naar de maximaal mogelijke invulling van het bedrijventerrein alvorens zich grote knelpunten voor doen. Hier blijven we ver vandaan. Met andere woorden: we zitten aan de zekere kant.

18. De studie geeft aan dat het kruispunt Impact–Marketing de bottleneck is. Waarom wordt er dan toch uitgegaan van verdere uitbreiding vóórdat dit structureel is opgelost? **P**

19. Kan het college bevestigen dat zonder ingrepen de verkeersafwikkeling al richting matig gaat? **I**

    Antwoord vraag 19
    Neen. Zie het antwoord op vraag 17 en 18.

20. Wat betekent matig concreet voor inwoners en bedrijven (wachttijden, filevorming, verkeersveiligheid)? **I**

    Antwoord vraag 20
    Met name de doortrekking van de A15 gaat voor een sterke verbetering van de doorstroming van het verkeer op de A12 zorgen.
    Bij de ontsluiting van de uitbreiding van het bedrijventerrein doen zich geen problemen voor na realisatie van de verkeerstechnische maatregelen, zoals hiervoor beschreven.

21. Is er onderzocht wat er gebeurt bij incidenten of piekbelasting (bijvoorbeeld calamiteiten of evenementen)? **T**

    Antwoord vraag 21
    Ja. Een calamiteitenontsluiting is bijvoorbeeld via de Kosterstraat mogelijk.

22. In hoeverre is de verkeersveiligheid van fietsers geborgd, gezien de expliciet genoemde risico’s? **I**

Antwoord vraag 22
Er worden vrijliggende fietspaden aangelegd, die verbonden worden met de snelfiets- en regionale fietsroutes. De fietsontsluiting is hiermee van hoog niveau.

23. Waarom wordt een variant met aantoonbare verkeersveiligheidsrisico's (zoals de bypass) toch serieus overwogen? **P**

24. Kan het college garanderen dat er géén verslechtering optreedt in verkeersveiligheid? **P**

25. Hoe verhoudt de gekozen oplossingsrichting zich tot landelijke richtlijnen voor verkeersveiligheid? **I**

Antwoord vraag 25
Deze richtlijnen zijn richtinggevend voor de te kiezen oplossingen en de te maken ontwerpen.

26. Welke infrastructurele investeringen zijn noodzakelijk om de maximale ontwikkeling mogelijk te maken? **I**

Antwoord vraag 26
Zie het antwoord op de vraag 10.

27. Wie betaalt deze aanpassingen: gemeente, provincie, ontwikkelaars? **I**

Antwoord vraag 27
De gemeente via de grondexploitatie, de provincie via mogelijk te verwerven subsidie en de bedrijven (ontwikkelaars) middels de te betalen grondprijs.

28. Is het college het met ons eens dat matige verkeersafwikkeling feitelijk een verslechtering betekent? **P**

29. Welke belangen hebben zwaarder gewogen: economische groei of verkeerskwaliteit? **P**

30. Is het college bereid om bewust verslechtering van de verkeersafwikkeling te accepteren om groei mogelijk te maken? **P**

31. Zijn er in het bestemmingsplan of in de uitgiftevoorwaarden eisen opgenomen voor duurzame energieopwekking? **T**

Antwoord vraag 31
Ja. En dit is ook al zo bij de wijziging van het omgevingsplan voor het bedrijventerrein Centerpoort-Noord 2 en in de uitgiftevoorwaarden van dit bedrijventerrein.

32. Wordt verplicht gesteld dat bedrijven zonnepanelen op hun daken realiseren? **T**

    Antwoord vraag 32
    Ja.

33. In hoeverre wordt ingezet op energiezelfvoorziening binnen het gebied? **I**

    Antwoord vraag 33
    Er wordt een decentraal energienetwerk gerealiseerd.

34. Is er voldoende netcapaciteit beschikbaar voor de geplande ontwikkeling? **T**

    Antwoord vraag 34
    Neen. Daarom wordt er een decentraal energienetwerk gerealiseerd.

35. Worden maatregelen getroffen om netbelasting te minimaliseren, zoals lokale opslag of smart grids? **I**

    Antwoord vraag 35
    Ja, deze maatregelen worden getroffen.

36. Welke extra ambtelijke capaciteit is nodig voor dit project (in fte en kosten)?**T**

    Antwoord vraag 36
    Voor de plankosten wordt een krediet van € 200.000,- aan de gemeenteraad gevraagd. Alle kosten worden door de Grex gedragen en via de verkooprijs van de bedrijfskavels gefinancierd.

37. Is deze capaciteit intern beschikbaar of moet deze extern worden ingehuurd? **T**

Antwoord vraag 37
Dit is zowel interne capaciteit als gespecialiseerde capaciteit, zoals bijvoorbeeld het verkeerskundige bureau Goudappel.

38. Wat betekent dit project voor de werkdruk en prioriteiten binnen de organisatie? **I**

Antwoord vraag 38
Het project wordt betaald uit de grondexploitatie. Voor de werkdruk is dit neutraal. Na het raadsbesluit kan hier prioriteit aan worden gegeven

39. Welke andere projecten komen mogelijk in de knel door deze inzet? **I**

Antwoord vraag 39
Zie antwoord vraag 38.

40. Wat is het financieel risico voor de gemeente als de ontwikkeling vertraagt of niet doorgaat? **T**

Antwoord vraag 40

Zie antwoord vraag 2 en vraag 3

41. Hoe wordt geborgd dat het project daadwerkelijk financieel neutraal blijft? **T**

Antwoord vraag 41
Zie antwoord vraag 2 en vraag 3

42. Wat gebeurt er als opbrengsten tegenvallen of kosten hoger uitvallen? **T**

Antwoord vraag 42
De grondexploitatie wordt jaarlijks herzien. Dan wordt op deze ontwikkelingen ingespeeld.

43. Hoe wordt dit project geborgd in het licht van een mogelijke gemeentelijke fusie? **I**

Antwoord vraag 43
Dit project wordt net als alle andere lopende projecten in de nieuwe organisatie ingebed.

44. Wat gebeurt er met het project als prioriteiten veranderen na de fusie? **I**

Antwoord vraag 44
Dit project betaalt zichzelf vanuit de grondexploitatie.

45. Is er afstemming met mogelijke fusiepartners over dit project? T

Antwoord vraag 45
Ja, bestuurlijk is hierover contact geweest met de fusiepartners.