

Van: [redacted] <[redacted]@sed-wf.nl>
Verzonden: 13-10-2025 12:34
Aan: [redacted]@metafoor.nl
Onderwerp: Hoogkarspel Zuid: aanvraag WoKT en PPT

Beste [redacted]

Zoals zojuist besproken hierbij de WoKT aanvraag m.b.t. HKZ incl. Xcel bijlage.

In deze documenten kom ik zo gauw niets direct tegen over het PPT-criterium.

In de bijgevoegde mails van [redacted] wordt hier wel inhoud aan gegeven.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
[redacted]

SED Postadres
Postbus 20
1610 AA Bovenkarspel
(0228) 534 100

De SED organisatie is ontstaan na een ambtelijke fusie tussen de gemeenten:

 Gemeente
Stede Broec
Locatie: De Middend 2, Bovenkarspel

 Enkhuizen
Locatie: Breedstraat 53, Enkhuizen

 Gemeente
Drechterland
Locatie: Raadhuisplein 1, Hoogkarspel

Invulformat proposities woningbouw op korte termijn 2.0

Documentversie: 28-04-2025

DIT WORD-FORMAT DIENT SAMEN MET HET EXCEL-FORMAT TE WORDEN INGEDIEND. VRAGEN DIE IN HET EXCEL DIENEN TE WORDEN INGEVULD ZIJN **GEMARKEERD**.

ALLE OPGEVOERDE BEDRAGEN ZIJN INCL. BTW OP PRIJSPEIL 1 JANUARI 2025

- Graag het onderstaande formulier zo volledig mogelijk invullen zodat de informatie goed beoordeeld kan worden.
- Waar mogelijk de vragen kwantitatief beantwoorden, met een bronverwijzing naar onderzoeken of vastgesteld besluit.
- De gevraagde geldbedragen invullen als één bedrag.
- Geen bandbreedtes opnemen omdat anders de grondslag voor de te verstrekken specifieke uitkering onduidelijk is.

1. Algemeen	
a. Naam van propositie	Hoogkarspel Zuid
b. Datum propositie (i.v.m. versiebeheer)	29-08-2025
c. Algemene omschrijving van het plan	Hoogkarspel Zuid is een robuuste integrale gebiedsontwikkeling met meerwaarde voor zowel de regio als de provincie. Het plan voorziet in de realisatie van in totaal circa 3.000 woningen. De eerste fase van het plan bestaat uit 500 woningen. De start bouw van de laatste woningen in fase 1 vindt uiterlijk in 2033 plaats. Daarmee levert Hoogkarspel Zuid op korte termijn een substantiële bijdrage aan de betaalbare woningvoorraad, binnen een dorps en landschappelijk karakter. Hoogkarspel Zuid is bovendien een van de weinige gebiedsontwikkelingen in Nederland die leidt tot de vorming van een nieuw dorp. De gemeente Drechterland biedt hiermee een unieke kans aan woningzoekenden die zich willen vestigen in een Westfriese, kleinschalige dorpsomgeving. In de verdere toekomst (na 2040) is er bovendien mogelijkheid tot gefaseerde groei, waardoor het gebied duurzaam en adaptief kan worden ontwikkeld. De locatie is strategisch gelegen aan het intercitystation Hoogkarspel, wat duurzame mobiliteit ondersteunt. De gemeenteraad heeft als harde randvoorwaarde meegegeven dat Hoogkarspel Zuid moet voldoen aan de Woondeal Noord-Holland Noord. Daarnaast is via een motie het college gevraagd te onderzoeken of een hoger aandeel goedkope woningen haalbaar is. Daarmee draagt Drechterland mogelijk

	zelfs méér bij aan de regionale betaalbaarheidsopgave dan de Woondeal vereist. Om deze versnellingsopgave waar te maken, is het essentieel dat al in de eerste fase een directe en veilige verbinding tussen het bestaande dorp en Hoogkarspel Zuid wordt gerealiseerd – via een brug of onderdoorgang bij het station. Deze verbinding is niet alleen functioneel van belang voor voetgangers en fietsers, maar ook cruciaal voor de sociale samenhang binnen het dorp als geheel. <i>Bijlage:</i> - 20250829 Toelichting Wokt Hoogkarspel Zuid
d. Contactpersoon, e-mailadres en telefoonnummer	[redacted] J; [redacted] J @sed-wf.nl; 06-[redacted] J [redacted] J; [redacted] J @sed-wf.nl; 06-[redacted] J
2. Woningbouw	
a. Woningbouwwolume tot en met 2033, totaal plan woningen (netto-toevoeging)	[Deze vraag <u>alleen</u> in het Excel-bestand invullen] Zie bijgevoegd excel-bestand.
b. Woningbouwlocatie(s) kaart van de locatie+ typering woningbouw. Beschrijf het type woningen. Gaat het bijvoorbeeld om appartementen, seniorenwoningen, gestapeld of vrijstaand of een combinatie etc.	Op de bijgevoegde kaarten is het plangebied van Hoogkarspel Zuid weergegeven, inclusief de geplande maatregelen en het raakvlak met het areaal van ProRail. De gebiedsontwikkeling omvat circa 3.000 woningen, met een gemiddelde dichtheid van 25,9 woningen per hectare. In de eerste fase rond het station (Stationskwartier) ligt de dichtheid hoger, met circa 40 woningen per hectare. In en rond het stationsgebied wordt gebouwd in een grovere korrel, met een hoger aandeel gestapelde bouw (appartementen). Aan de randen van het gebied wordt juist gekozen voor een fijnmaziger korrel, met lagere dichtheden en woningtypes die zorgen voor een geleidelijke overgang naar het omliggende agrarische landschap. Het woningbouwprogramma voor de hele gebiedsontwikkeling van circa 3000 woningen bestaat uit een evenwichtige mix van: • appartementen • eengezinswoningen • vrijstaande woningen • twee- onder-een-kapwoningen • levensloopbestendige (senioren) woningen. De woningen zijn bestemd voor meerdere doelgroepen: 1-2 persoonshuishoudens (o.a. jongeren en senioren) en gezinnen/doorstromers.

	<i>Bijlagen:</i> - <i>Woningbouwlocatie kaart WoKT Hoogkarspel Zuid;</i> - <i>Kaart 1-Hoogkarspel Zuid;</i> - <i>Kaart 2-Hoogkarspel Zuid detail;</i>
c. Wat is het beoogde woningbouwprogramma? (netto-toevoeging: nieuwbouw minus sloop)	<i>[Deze vraag alleen in het Excel-bestand invullen]</i> Zie bijgevoegd excel-bestand.
3. Infrastructuur en Mobiliteit	
a. Pakket benodigde bovenplanse infrastructuur, mobiliteitsmaatregelen en de modaliteit/type maatregel die elke maatregel bedient (fiets- en voetganger, OV, auto, mobiliteitshubs, vaarweg).	<i>[Deze vraag alleen in het Excel-bestand invullen]</i> Zie bijgevoegd excel-bestand.
b. Welke koppeling is er tussen de benodigde bovenplanse infrastructuur en mobiliteitsmaatregelen en de woningbouwlocatie (s)?	Hoogkarspel Zuid wordt ontwikkeld volgens het STOMP-principe, waarbij lopen, fietsen en openbaar vervoer centraal staan. De voorgestelde ongelijkvloerse verbinding bij station Hoogkarspel is daarin essentieel: deze verbindt de nieuwe wijk direct met het station en vormt een duurzame, veilige toegang tot het entreegebouw vanaf de zuidzijde van het spoor. De maatregel is direct gekoppeld aan de woningbouwontwikkeling. In 2030 wordt een toename van circa 50 extra dagelijkse treinreizigers vanuit Hoogkarspel Zuid verwacht (referentie: Handelingsperspectief Bovenkarspel Flora). Na volledige realisatie stijgt dit aantal naar ongeveer 350 nieuwe dagelijkse instappers. Circa 40% van deze reizigers gebruikt de fiets om het station te bereiken. De verwachte fietsintensiteit tussen Hoogkarspel Zuid en het station ligt medio 2030 op circa 400 fietsbewegingen per werkdag, exclusief het bestaande fietsverkeer. De verbinding zal daarnaast ook worden gebruikt door bewoners van Venhuizen en Hem, die het station aan de zuidzijde benaderen. Naast de functionele koppeling aan het station draagt de tunnel ook bij aan de interne ontsluiting van het dorp. De huidige verbinding tussen bestaand Hoogkarspel en Hoogkarspel Zuid loopt via de Nieuweweg, een drukke en onveilige route voor langzaam verkeer. Met de komst van de nieuwe wijk neemt die druk verder toe. De ongelijkvloerse verbinding biedt een veilig alternatief voor voetgangers en

	fietsers, en bevordert de ruimtelijke samenhang tussen oud en nieuw Hoogkarspel.
c. Is er sprake van flankerend beleid ter ondersteuning van de maatregelen? Graag een korte toelichting.	Ja, er is sprake van flankerend beleid ter ondersteuning van de maatregelen. Hoogkarspel Zuid wordt ontwikkeld volgens het STOMP-principe, waarbij de inrichting gericht is op wandelen, fietsen en openbaar vervoer. De voorgestelde tunnel bij station Hoogkarspel sluit direct aan op deze duurzame mobiliteitsvisie en maakt veilige verplaatsing mogelijk tussen het bestaande dorp en de nieuwe wijk. Eventuele aanvullende maatregelen vloeien voort uit regionale trajecten, zoals de Regionale Uitvoeringsagenda Duurzame Mobiliteit en de verkenning 'Bereikbaarheid West-Friesland'. Beide worden samen met de provincie Noord-Holland opgesteld en kijken naar de gevolgen van woningbouw op het mobiliteitssysteem van de regio. Mogelijke flankerende maatregelen worden daarin verder uitgewerkt. Ook binnen het gebied zelf wordt gestuurd op een integrale aanpak. In het ambitiedocument is vastgelegd dat Hoogkarspel Zuid een zelfvoorzienende wijk wordt, met ruimte voor wonen, werken en voorzieningen. In de eerste fase komt een dorpshart met tijdelijke maatschappelijke en commerciële functies, zoals medische zorg, detailhandel en horeca. Daarnaast wordt ingezet op het combineren van wonen met werken in de directe omgeving van het station en op het bestaande bedrijventerrein. Voor de middellange termijn is een uitbreiding van bedrijventerrein De Wijzend met circa 1 hectare opgenomen in het gebiedsgerichte programma. De gemeenteraad heeft via een motie gevraagd om essentiële voorzieningen al in een vroeg stadium mogelijk te maken. Op dit moment onderzoekt een gespecialiseerd bureau welke voorzieningen in 2030 haalbaar en wenselijk zijn, en hoe deze zich richting 2035 en 2045 verder kunnen ontwikkelen. Dit onderzoek vormt de basis voor een toekomstbestendig en complementair voorzieningenprogramma, dat aansluit op de mobiliteitsstructuur én de groeiambitie van Hoogkarspel Zuid.
d. Indien één of meerdere maatregelen een mobiliteitshub betreft, graag een korte toelichting op een aantal deelaspecten.	De geplande maatregelen hebben geen betrekking op de realisatie van een nieuwe mobiliteitshub.
e. Wat is de impact van bovenplanse infrastructuur, mobiliteits-maatregelen en het flankerend beleid op de bereikbaarheid in het gebied?	Station Hoogkarspel is op dit moment primair gericht op het bestaande dorp en voor langzaam verkeer vanuit Hoogkarspel Zuid lastig en onveilig bereikbaar. De zuidzijde van het station fungeert nu als een achterkant, terwijl het in de eindsituatie –

	met circa 3.000 nieuwe woningen – een volwaardig knooppunt moet worden voor zowel bestaand als nieuw Hoogkarspel. Om het STOMP-principe te laten slagen, moet het station fysiek en functioneel goed ontsloten zijn voor fietsers en voetgangers vanuit Hoogkarspel Zuid. De aanleg van een ongelijkvloerse verbinding is daarin essentieel. Zonder deze maatregel neemt de druk op de bestaande overweg en kruispunten aan de zuidzijde (Houterweg, Westerwijzend, Oosterwijzend) verder toe. Ook aan de noordzijde, bij de Nieuweweg en Stationslaan, verslechtert de doorstroming. Deze punten zijn nu al druk en worden in de toekomst kwetsbaarder voor onveilige situaties. De infrastructuurmaatregel verbetert de bereikbaarheid van het station voor toekomstige bewoners van Hoogkarspel Zuid én reizigers uit omliggende dorpen als Venhuizen en Hem. Ook forenzen uit de regio die in Hoogkarspel Zuid gaan werken profiteren ervan. Daarnaast ontstaat een veilige en logische verbinding met het dorpscentrum en andere voorzieningen zoals scholen en sportaccommodaties..
f. Wat is de impact van bovenplanse infrastructuur, mobiliteits-maatregelen en het flankerend beleid op leefomgeving, gezondheid en veiligheid i.r.t. mobiliteit in het gebied?	De voorgenomen maatregel geeft een verbetering in relatie tot de duurzaam veilig inrichting van het stationsgebied. Het niet gelijkvloers kruisen van het spoor draagt bij aan de verkeersveiligheid van reizigers vanuit Hoogkarspel-Zuid e.o. waarmee de maatregel vanuit het STOMP principe wordt versterkt. Door in te zetten op het STOMP principe draagt de maatregel bij tot een gezonde en inclusieve toegankelijke omgeving en is hiermee een randvoorwaarde voor de ontwikkeling.
g. Hebben de beoogde infrastructuur en mobiliteitsmaatregelen raakvlakken met het hoofdspoor-net (incl. stations en bijbehorende voorzieningen) en/of hoofdwegennet? Geef de raakvlakken met areaal van RWS of ProRail ook weer op de bij te voegen kaart.	De maatregelen voor Hoogkarspel-Zuid hebben raakvlakken met het areaal van ProRail. Mogelijke verbeteringen voor het perron zijn hierbij denkbaar. Ook dienen een aantal ketenreismiddelen aan het station Hoogkarspel te worden toegevoegd waaronder fietsenstallingen en de uitbreiding van de P&R aan de noordzijde van het station. Specifieke nadere uitwerking vloeien voort uit het Handelingsperspectief. Op de bijgevoegde kaarten (2 stuks) wordt weergegeven wat het raakvlak van de voorgenomen maatregelen is met het hoofdspoor-net. <i>Bijlagen:</i> - <i>Kaart 1-Hoogkarspel Zuid;</i> - <i>Kaart 2-Hoogkarspel Zuid detail;</i>
h. Is er naar verwachting een aanwijsbare impact op hoofdnetwerken (Rijk)? Zo ja, worden er flankerende	De ontwikkeling Hoogkarspel-Zuid geeft een extra belasting voor het onder ander het spoor en de N307 (directe ontsluiting vanuit Hoogkarspel-Zuid via de Slimweg). Hierbij is er geen relatie met bestaande MIRT-projecten. De exacte impact wordt

maatregelen genomen om eventuele negatieve effecten op het hoofdwegennet en hoofdspoorwet te beperken?	uitgewerkt in het Handelingsperspectief Hoogkarspel-Zuid, en de verkenning Bereikbaarheid West-Friesland. Eventuele flankerende maatregelen worden in de regio samen met Provincie Noord-Holland opgesteld in de Regionale Uitvoeringsagenda Duurzame Mobiliteit. Hierin wordt een brede bereikbaarheidsstudie van de SED-regio (SED: Stede Broec, Enkhuizen, Drechterland) opgesteld, gefocust op de verschillende woningbouwontwikkelingen.
i. Indien er raakvlakken zijn tussen de maatregelen en areaal van RWS of ProRail, geef met onderbouwing welke van de onderstaande soorten inzet van RWS of ProRail wordt gevraagd: • Aanpassingen rijksinfrastructuur met volledige aanbesteding en uitvoering onder verantwoordelijkheid van ProRail/RWS. • Inzet van RWS/ ProRail omdat de maatregelen impact hebben op hun areaal (bijvoorbeeld toetsing en vergunningverlening) • Inzet van RWS of ProRail voor afstemming op een andere wijze.	Gegeven de voorgenomen maatregelen en het areaal waarop deze maatregelen voornamelijk plaatsvindt, wordt aan ProRail inzet gevraagd. De maatregelen dienen met volledige aanbesteding en uitvoering onder verantwoordelijkheid van ProRail te worden gerealiseerd. De exacte inzet ten aanzien van de infrastructurele aanpassingen door ProRail, NS of de Provincie Noord-Holland zijn nog niet exact te onderbouwen. Dit inzicht vloeit voort uit het te voeren Handelingsperspectief. De afstemming tussen ProRail en de gemeente Drechterland over dit Handelingsperspectief loopt. Naar verwachting wordt dit traject in oktober/november 2025 afgerond.
4. Bekostiging	
a. Wat zijn de totale kosten van de infrastructuur- en mobiliteitsmaatregelen?	<i>[Deze vraag alleen in het Excel-bestand invullen]</i> Zie bijgevoegd excel-bestand.
b. Wat zijn de kosten incl. btw per infrastructuurmaatregel of mobiliteitsmaatregel?	<i>[Deze vraag alleen in het Excel-bestand invullen]</i> Zie bijgevoegd excel-bestand.

c. Wat zijn de reeds beschikbare en de verwachte opbrengsten voor het totaal van het pakket van benodigde infrastructuur- en mobiliteitsmaatregelen	<i>[Deze vraag <u>alleen</u> in het Excel-bestand invullen]</i> Zie bijgevoegd excel-bestand.
d. Benodigde Rijksbijdrage	<i>[Deze vraag <u>alleen</u> in het Excel-bestand invullen]</i> Zie bijgevoegd excel-bestand.
e. Is er bij het berekenen van de kosten van de maatregelen gebruik gemaakt van een SSK-raming (Standaard Systematiek Kostenramingen)?	De SKK-ramingen van de geplande werkzaamheden worden in een later stadium uitgevoerd. De ramingen in deze propositie zijn gebaseerd op het Bouwkostenkompas en geverifieerd door een planeconoom van het bureau Metafoor.
f. Zijn voor de realisatie van de maatregelen ook WBI gelden noodzakelijk om de maatregelen te realiseren?	De huidige doorrekening van het plan geeft perspectief op een financieel haalbaar plan. Momenteel hebben we niet het beeld dat WBI middelen noodzakelijk zijn ter realisatie van de geplande maatregelen die in deze propositie opgenomen zijn.
5. Planning en maakbaarheid	
a. Wanneer zijn de mijlpalen voor de start en de realisatie van woningbouw en infrastructuur?	<i>[Deze vraag <u>alleen</u> in het Excel-bestand invullen]</i> Zie bijgevoegd excel-bestand.
b. Welke juridisch/planologische mijlpalen zijn er de afgelopen jaren of worden op korte termijn behaald ten behoeve van de realisatie van de woningbouw en de mobiliteitsmaatregelen?	• Voorkeursrecht gemeente (vastgesteld: september 2024) • Ambitiedocument (vastgesteld: maart 2025); • Ontwikkelraamwerk (vastgesteld: juni 2025); • TAM-Vorbereidingsbesluit (vastgesteld: 9 juli 2025) • Intentieovereenkomst marktpartijen en gemeente Drechterland (getekend: juli 2025); • Samenwerkingsovereenkomst (planning tekening: begin december 2025); • Gebiedsgericht programma (planning vaststelling: december 2025) • Stedenbouwkundigplan + beeldkwaliteitsplan (planning vaststelling juli 2026)

	• Omgevingsplan Hoogkarspel Zuid (planning december 2026 – september 2027) <i>Bijlage:</i> - <i>Planning HKZ parallelplannen 20251704</i>
c. Voeg bij deze propositie een PPI-planning (probabilistisch en deterministisch plannen) – planning toe van de realisatie van de mobiliteitsmaatregelen Geef in de rechterkolom aan in het geval er geen gebruik wordt gemaakt van een PPI planning en onderbouw dit.	Er is gekozen voor een deterministische planning met vaste besluitmomenten, afgestemd op het gebiedsgerichte programma van Hoogkarspel Zuid en de parallelle spoor- en tunnelmaatregelen. De fasering en doorlooptijden zijn afgestemd met projectpartners (waaronder ProRail) en komen voort uit gemeentelijk besluitvormingstraject (zie bijlage). Onzekerheden in de uitvoering (zoals bezwaarprocedures of subsidiëring) worden bestuurlijk gemonitord en beheerst via risicodossiers en aanvullende besluitmomenten. Er is momenteel geen toepassing van probabilistische planning, omdat de projectstructuur zich nog in een voorbereidend stadium bevindt.
d. Zijn de ruimtelijke randvoorwaarden op orde? Geef aan op welke wijze rekening is gehouden met de thema's stikstofruimte, energie (netcongestie), economie (bijvoorbeeld uitplaatsing bedrijven) en water en bodem.	<i>Geef bij de genoemde thema's in ieder geval antwoord op de volgende vragen:</i> - <i>Is er sprake van voldoende stikstofruimte voor het realiseren van de woningen en/of de realisatie van de maatregelen?</i> Naar verwachting is er voldoende stikstofruimte voor het realiseren van de woningen en/of de realisatie van de maatregelen. Het plangebied ligt niet in de nabijheid van een stikstofgevoelig Natura 2000-gebied. - <i>Vormt netcongestie naar verwachting een vertragende factor voor het realiseren van de woningen en/of de realisatie van de maatregelen?</i> Naar verwachting speelt netcongestie geen vertragende rol voor het realiseren van de maatregelen en/of de woningen. Liander (netbeheerder) is in een vroegtijdig stadium op de hoogte gesteld van de planvorming. - <i>In hoeverre is er rekening gehouden met water en bodem en drinkwaterbeschikbaarheid bij de keuze voor de ontwikkellocaties en in het stedenbouwkundig plan?</i> Bij het ontwerpen van het gebied wordt ingezet op het principe van water en bodem sturend. De volgende ambities hebben we op dit vlak vastgelegd: • Gebruik maken van de hoogteverschillen inspelend op biodiversiteit en natuur en recreatie;

- Rekening houden met lange termijn ontwikkelingen op het gebied van bodem en water;
- Versterken en zichtbaar maken van verschillende kwaliteiten in de bodem;
- Bodem als aanleiding om verschillende landschappelijke (woon) sferen:
- Waterrijk, park, bossig, landbouw en (agrarische) productie.

De landschappelijke structuur is opgebouwd rond drie hoofdonderdelen: landschappelijke structuur versterken, water en bodem sturend en recreatief varen. Ten aanzien van de eerste twee hoofdonderdelen is hieronder aanvullende informatie toegevoegd.

1. Landschappelijke structuur versterken: Hoogkarspel Zuid krijgt een dorpskarakter wat aansluit bij de Westfriese dorpen. Daarbij vormt het landschap het vertrekpunt. We gaan daarbij niet uit van het bestaande agrarische landschap maar verder terug naar de periode waarbij lintdorpen ontstonden op hoger gelegen gebieden. We bouwen daarom voort op de hogere kreekruig die door het gebied loopt en combineren deze met bestaande groenzones en bosstructuren. Samen vormen ze een robuuste, groene ruggengraat. Het bestaande groen blijft behouden en wordt aangevuld met nieuwe verbindingen. Zo ontstaat een klimaatadaptief netwerk van groen en water dat biodiversiteit bevordert en het landschap samenhang geeft.
 2. Water en bodem sturend: De structuur sluit aan op de natuurlijke ondergrond. Hoogteverschillen geven richting en zorgen voor variatie. Lagere delen in het oosten zijn geschikt voor wateropvang, natte natuur of recreatie. Hogere delen in het westen bieden ruimte voor meer opgaand groen. Deze benadering volgt het principe van water- en bodem sturend ontwikkelen. Zo ontstaat een klimaatbestendig en toekomstgericht gebied.
- *Zijn bedrijfsverplaatsingen voor het plan noodzakelijk? Wat zijn de verwachte kosten van deze verplaatsing?*
Bedrijfsverplaatsingen zijn niet noodzakelijk voor de uitvoering van het plan.
 - *Gaat het plan ten koste van ruimte op bedrijventerreinen in de (voormalige) milieu categorie 3.2 of hoger, of ten koste van watergebonden of kade*

	<i>ruimte? Hoe wordt in compensatie van deze ruimte voorzien?</i> In het plangebied is een bedrijventerrein (de Wijzend) gelegen. Op dit moment worden door een aantal bedrijven activiteiten uitgevoerd met een maximale milieucategorie van 3.2 het Omgevingsplan staat echter maximaal 4.1 en 4.2 toe. Er is door bedrijven op dit terrein nooit gebruik gemaakt van deze planologische latente rechten om bedrijven in milieucategorie 4.1 en 4.2 te vestigen. Daarbij is de ontwikkeling van Hoogkarspel Zuid geruime tijd voorzienbaar omdat er deze woningbouwlocatie al genoemd staat in het Streekplan Noord-Holland-Noord van de provincie Noord Holland van 12 september 1994 en bijvoorbeeld het hoofdrapport MER-HES Streekplanuitwerking Woningbouwlocaties HES-gebied (Hoorn-Enkhuizen-Stede Broec) van Heidemij advies en de provincie d.d. maart 1997. Mede gelet op het feit dat de bedrijven in de tussentijd geen invulling hebben gegeven aan planologische latente rechten om bedrijven in milieucategorie 4.1 en 4.2 te vestigen, hebben deze bedrijven mogelijk het risico passief aanvaard dat dit op den duur kan worden wegbestemd. Daarom heeft de gemeenteraad op 9 juli 2025 een voorbereidingsbesluit genomen om een omgevingsplan voor te bereiden waarbij voorgesteld wordt de milieucategorie terug te brengen naar maximaal 3.2. Op basis van provinciaal beleid en regelgeving brengt dit geen compensatieplicht met zich mee.
6. Bestuurlijke en regionale afstemming	
a. Past het plan in/c.q. wat is de bijdrage aan regionale verstedelijkings-/ netwerkstrategie?	Ja, hiervoor wordt verwezen naar het bijgevoegde proposities Wonen Mobiliteit van de MRA, NHN en ZUND <i>Bijlage:</i> - 250828 MRA NHN ZUND proposities Wonen Mobiliteit
b. Is er bestuurlijk commitment voor de regionale cofinanciering van de maatregelen?	Voor de ontwikkeling van OV-knooppunt Hoogkarspel-Zuid is er bestuurlijk commitment op zowel provinciaal als gemeentelijk niveau. Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland hebben op 26 augustus 2025 besloten een bedrag van maximaal € 2.750.000 te reserveren als cofinanciering uit het Investeringskader Versnellen Woningbouw & Duurzame Bereikbaarheid. Aanvullend heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Drechterland op 26 augustus 2025 schriftelijk verklaard bestuurlijk te willen inzetten op cofinanciering vanuit de gemeentelijke grondexploitatie (GREX) Hoogkarspel Zuid.

Tot slot hebben de ontwikkelpartijen in Hoogkarspel Zuid ook hun steun verklaard.

Met deze inzet van provincie én gemeente is het bestuurlijke draagvlak voor regionale cofinanciering geborgd.

Bijlagen:

- *GS-besluitenlijst 26 augustus 2025 HKZ*
- *Brief Verklaring van bestuurlijke inzet op cofinanciering*
- *WoKT aanvraag Hoogkarspel Zuid*
- *Steunverklaring ontwikkelpartijen Hoogkarspel Zuid*

Ten behoeve van digitalisering:

- Alle (geo-)data dient digitaal (= machine leesbaar) te worden aangeleverd volgens geldende standaarden en stelsels (denk aan GML, Inspire, BAG, BGT);
 - De basis wordt gevormd door de beschrijvende datasets zoals plan(grens), topografie, de woningbouwprogrammering en de mobiliteitsplannen;
 - Daarnaast zijn er een aantal datasets die de randvoorwaarden bepalen voor de plannen. Denk aan stikstofruimte, juridische haalbaarheid, en beperkingen op het gebied van milieu en externe veiligheid.
- De invulling van de datasets is afhankelijk van de fase in de ontwikkelingsopgave en of er al toetsingen op deelaspecten hebben plaatsgevonden.
- I&W, aanvrager en ketenpartners wensen meerjarige inzage en gebruik van de data
- Overheden die deelnemen aan het DMI ecosysteem kunnen gebruik maken van alle afspraken die daarin zijn gemaakt over IP, Data-uitwisseling, kennisontsluiting, toepassingen, kennis coördinatie, netwerk en data-governance
- Met aanvragers wordt nog gecommuniceerd op welke wijze de concrete levering of beschikbaarstelling van data kan plaatsvinden
- **In onderstaande tabel staat per aspect uit de aanvraag beschreven welke data over locatie/ plangebied wordt gevraagd ter onderbouwing:**

Vraagverwijzing	Benodigde datasets (voor kaarten en analyses)	Mogelijke Bron
1.Algemeen a, b, c	Topografie, luchtfoto, plangrenzen, eigendom en verwerving	BGT, Kadaster, PDOK, gemeente, ontwikkelaar
2.Woningbouw a	Woningbouwprogramma, plangrenzen, woningtypes	Gemeente, ontwikkelaar
2.Woningbouw b	Plangrenzenkaart, woningtypologieën, dichtheid (woningen/ha)	BGT, BAG, gemeente, ontwikkelaar
3.Infrastructuur en Mobiliteit a	Wegenkaart, OV-netwerk, mobiliteitshubs, infrastructuurplannen	Nationaal Wegenbestand (NWB), nationaal toegangspunt mobiliteitsdata (NTM), PDOK, Mobiliteitsvisies gemeente/provincie
3.Infrastructuur en Mobiliteit e	Verkeersmodel, gebruiksprognoses	Nationaal Wegenbestand (NWB), nationaal toegangspunt mobiliteitsdata (NTM), Modellen
3.Infrastructuur en Mobiliteit f	Luchtkwaliteit, geluidscontouren, verkeersveiligheidsdata	Atlas Leefomgeving, RIVM, NDW (Nationale Databank Wegverkeersgegevens),

3.Infrastructuur en Mobiliteit g	Areaalkaarten RWS/ProRail, hoofdwegen en hoofdspoor	RWS Areaalbeheer, ProRail Beheerkaart
5.planning en maakbaarheid b	Omgevingsplannen, vergunningen, structuurvisies	Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO), Ruimtelijkeplannen.nl, Gemeentelijke regelgeving
5.Planning en maakbaarheid d (stikstofruimte)	Natura 2000 gebieden, AERIUS stikstofdepositie, emissiekaarten	Atlas Leefomgeving, PDOK, Aeries Monitor, Emissieregistratie.nl
5.Planning en maakbaarheid d (netcongestie)	Netcongestiekaarten	(Regionale) netbeheerders
5.Planning en maakbaarheid d (water, bodem)	Grondwaterstanden, bodemkwaliteit, drinkwaterbeschikbaarheid	Basisregistratie Ondergrond (BRO), PDOK, Waterschappen
5.Planning en maakbaarheid d (economie - bedrijfsverplaatsingen)	Bedrijventerreinenkaart, milieucategorieën, eigendomgegevens	Kadaster, Omgevingsdienst, BAG
5.Planning en maakbaarheid d (economie - bedrijventerreinruimte)	omgevingsplankaarten bedrijventerreinen, milieucategorie	DSO, gemeentelijke datasets
5.Planning en maakbaarheid d (samenvattend)	Stikstofruimte analyse, netcapaciteitstoets, bodemtoets	Zie eerdere bronnen
5.Planning en maakbaarheid d (klimaatadaptatie, duurzame energie)	Klimaatrisicokaarten, vergroening, waterbuffers	Klimaatatlas, Provincie, Waterbeheerplannen

Publieke organisaties die tevens DMI deelnemer zijn

- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening
- Almere
- Amersfoort
- Amsterdam
- Apeldoorn
- Breda
- Culemborg
- Den Haag
- Deventer

- Dordrecht
- Groningen
- Heerlen
- Helmond
- 's-Hertogenbosch
- Hilversum
- Hoorn
- Leeuwarden
- Nijmegen
- Rotterdam
- Sittard-Geleen
- Utrecht
- Zwolle

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