

Van: [redacted] <[redacted]@sed-wf.nl>
Verzonden: 17-07-2025 14:52
Aan: [redacted] <[redacted]@sed-wf.nl>,
[redacted] <[redacted]@sed-wf.nl>
CC: [redacted] <[redacted]@sed-wf.nl>,
[redacted] <[redacted]@sed-wf.nl>,
[redacted] <[redacted]@sed-wf.nl>
Onderwerp: RE: WOKT Hoogkarspel-Zuid

Goedemiddag,

Hierbij nog een aantal toevoegingen mijnerzijds.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
[redacted]
0228534445 | 06 [redacted]



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



Van: [redacted] <[redacted]@sed-wf.nl>
Verzonden: dinsdag 15 juli 2025 14:13
Aan: [redacted] <[redacted]@sed-wf.nl>
CC: [redacted] <[redacted]@sed-wf.nl>; [redacted] <[redacted]@sed-wf.nl>; [redacted] <[redacted]@sed-wf.nl>; [redacted] <[redacted]@sed-wf.nl>; [redacted] <[redacted]@sed-wf.nl>
Onderwerp: RE: WOKT Hoogkarspel-Zuid

Hoi [redacted],

In de bijlage mijn opmerkingen. Ik heb nog toegevoegd dat Hoogkarspel Zuid opzichzelfstaand moet zijn. Dus ik heb een deel toegevoegd over de motie vanuit de raad en het voorzieningenonderzoek die nu gaande is.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
[redacted]
0228 [redacted] | 06 [redacted]

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



Van: [redacted] <[redacted]@sed-wf.nl>

Verzonden: dinsdag 15 juli 2025 13:23

Aan: [redacted] <[redacted]@sed-wf.nl>; [redacted] <[redacted]@sed-wf.nl>; [redacted] <[redacted]@sed-wf.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@sed-wf.nl>; [redacted] <[redacted]@sed-wf.nl>

Onderwerp: RE: WOKT Hoogkarspel-Zuid

Hoi [redacted],

Volgens mij staat de verbinding met Hoogkarspel er in, als je dat scherper wil verzoek ik je om de teksten aan te passen en aan [redacted] toe te sturen.

Met betrekking tot het aantal heb ik de bewegingen van noord naar zuid visa versa in de berekening opgenomen. Deze staan in de opmerkingen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
0228 [redacted] | 06 [redacted]

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



Van: [redacted] <[redacted]@sed-wf.nl>

Verzonden: dinsdag 15 juli 2025 11:53

Aan: [redacted] <[redacted]@sed-wf.nl>; [redacted] <[redacted]@sed-wf.nl>; [redacted] <[redacted]@sed-wf.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@sed-wf.nl>; [redacted] <[redacted]@sed-wf.nl>

Onderwerp: RE: WOKT Hoogkarspel-Zuid

Goedemorgen,

Betreffende hoofdstuk mis ik nog een koppeling tussen Noord en Zuid. Er wordt vooral gefocust op de ontsluiting richting het Station.

Maar ook de verbinding tussen het bestaande deel en toekomstig deel van Hoogkarspel is belangrijk.

Momenteel is de verbinding alleen via de Nieuweweg en die is al heel druk.

Door maatregelen te nemen voor het fietsverkeer, stimuleren we fietsgebruik richting Hoogkarspel-Noord

Hierdoor wordt de groei van het autoverkeer richting het noorden afgevlakt en de drukte opgevangen.

Betreffende vraag 3b, de fietsritten naar de voorzieningen in Noord zitten er niet in, dus dan zal het weekdaggemiddelde stijgen.

Verder vind ik de aantallen moeilijk is te schatten, dus ik ga er vanuit dat de genoemde schatting prima is.

Met vriendelijke groet,


0228534445 | 06 

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

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



Locatie De Middend 2, Bovenkarspel



Locatie Hoogstraat 11, Enkhuizen



Locatie Raadhuisplein 1, Hoogkarspel

Van:  <@sed-wf.nl>

Verzonden: maandag 14 juli 2025 14:23

Aan:  <@sed-wf.nl>;  <@sed-wf.nl>; 
 <@sed-wf.nl>;  <@sed-wf.nl>; 
<@sed-wf.nl>

Onderwerp: WOKT Hoogkarspel-Zuid

Hoi [redacted] en [redacted],

Bijgaand de aanzet tot vraag 3 voor de WOKT aanvraag voor Hoogkarspel-Zuid. Mijn vraag aan: [redacted] is om mee te lezen en vooral aan te vullen op Hoofdstuk 3 en graag een kritische check op vraag 3b.

[redacted] zou jij de relatie tot de kosten paragraaf zoals bij vraag 3a met de rest van vraag 3 willen checken.

[redacted] en [redacted] ik heb voor de WOKT bij vraag 3c een aanzet tot de arbeidsplaatsen en voorzieningen opgenomen. Zouden jullie ook willen meelesen. Hierbij heb ik ook de uitbreiding van De Wijzend opgenomen als arbeidsplaatsen op de (midden) lange termijn.

Graag alle reactie op dit document aan [redacted] doorsturen in verband met overlap van vakanties e.d.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
0228 [redacted]

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

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



Locatie: De Middend 2, Bovenkarspel



Locatie: Breedstraat 53, Enkhuizen



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	Naam van propositie
b. Datum propositie (i.v.m. versiebeheer)	Datum propositie
c. Algemene omschrijving van het plan	Korte omschrijving van het plan, situering, raakvlakken met andere opgaven, eventuele bijzonderheden
d. Contactpersoon, e-mailadres en telefoonnummer	
2. Woningbouw	
a. Woningbouwvolume tot en met 2033, totaal plan woningen (netto-toevoeging)	[Deze vraag alleen in het Excel-bestand invullen] Het aantal te realiseren woningen. Het betreft woningen waar de start van de bouw uiterlijk in 2030 plaatsvindt én waarvan de bouw eerder plaatsvindt als gevolg van de aanleg van de opgevoerde bovenplanse infrastructuur en mobiliteitsmaatregelen. De startbouw van de eerste woningen moet binnen 3-5 jaar plaatsvinden. Het betreft netto-toevoeging: Nieuwbouw minus sloop.
b. Woningbouwlocatie(s) kaart van de locatie+	Duiding plangebied + kaart van plangebied, bij voorkeur met duiding welke infrastructuur- en

typering woningbouw. Beschrijf het type woningen. Gaat het bijvoorbeeld om appartementen, seniorenwoningen, gestapeld of vrijstaand of een combinatie etc.	<i>mobiliteitsmaatregelen het betreft. Aangeven dichtheid (aantal woningen/ha) en ook een korte omschrijving van de doelgroep (bijvoorbeeld gezinnen of 1-2 persoonshuishoudens zoals jongeren, ouderen). Duid ook eventuele raakvlakken van de maatregelen met areaal van Rijkswaterstaat en/of ProRail op de kaart.</i>
c. Wat is het beoogde woningbouwprogramma? (netto-toevoeging: nieuwbouw minus sloop)	[Deze vraag alleen in het Excel-bestand invullen] ■ Sociale huur (vanaf 2025: huur tot €900,07 p.m.) ■ Particuliere middenhuur (vanaf 2025: huur tot €1184,82 p.m.) ■ Betaalbare koop (vanaf 2025: tot €405.000) ■ Hoger segment (huur, koop) <i>We hanteren bovenstaande prijsgrenzen.</i> <i>Let er op dat op regionale schaal twee derde van de te realiseren woningen betaalbaar moeten zijn (voor lage en middeninkomens) én 30% sociale huur.</i>
3. Infrastructuur en Mobiliteit	
a. Pakket benodigde bovenplanse infrastructuur, mobiliteits-maatregelen en de modaliteit/type maatregel die elke maatregel bedient (fiets- en voetganger, OV, auto, mobiliteitshubs, vaarweg).	[Deze vraag alleen in het Excel-bestand invullen] <i>Benoem de beoogde infrastructurele voorzieningen/mobiliteitsmaatregelen en de type maatregel of modaliteiten die de maatregelen bedienen.</i> <i>Betreft randvoorwaardelijke en bovenplanse (niet geheel aan de woningbouw toerekenbare) infrastructuur- en mobiliteits-maatregelen.</i>
b. Welke koppeling is er tussen de benodigde bovenplanse infrastructuur en mobiliteits-maatregelen en de woningbouwlocatie (s)?	<i>Welke maatregelen zijn onlosmakelijk verbonden aan de woningbouw en noodzakelijk om de versnelling mogelijk te maken?</i> <i>Beschrijf svp helder de koppeling van de bovenplanse maatregelen aan nieuwe woningbouw (bijv. in aantallen gebruikers van de maatregel door nieuwe bewoners) om doelbereik van investeringen goed inzichtelijk te maken.</i> <i>Hoogkarspel-Zuid wordt op basis van het STOMP principe ingericht. Hierbij is de koppeling met station Hoogkarspel vanaf de zuidzijde van het station van belang om duurzaam veilig het entreegebouw te</i>

kunnen bereiken. De verwachting is dat ca.40% van de reizigers zich per fiets naar het station begeeft. Tot 2030 wordt verwacht dat ca. 50 instappers vanuit Hoogkarspel (referentie Handelingsperspectief Bovenkarspel Flora) gebruik gaan maken van de trein. Na volledige realisatie van Hoogkarspel-Zuid zal dit ca. 350 instappers bedragen. De maatregel zal ook gebruikt worden door omliggende dorpen ten zuiden van het station waaronder reizigers uit Venhuizen en Hem. Naar verwachting zal medio 2030 de fietsintensiteit voor Hoogkarspel-Zuid een weekdaggemiddelde kennen van ca. 400 fietsbewegingen.

Tevens zorgt deze nieuwe verbindingen voor een betere en veiligere ontsluiting naar het huidige Hoogkarspel en haar centrum. Momenteel is er slechts één uitsluiting tussen Hoogkarspel en Hoogkarspel-Zuid, de Nieuweweg. Deze weg is druk en gevaarlijk voor langzaam verkeer. Op termijn wordt de weg heringericht, maar met de bouw van de nieuwe wijk zal deze verbinding toenemen in drukte. Een alternatieve ontsluiting voor langzaam verkeer is van belang om de bestaande bebouwing en de nieuwe woonwijk aan elkaar te verbinden.

c. Is er sprake van flankerend beleid ter ondersteuning van de maatregelen? Graag een korte toelichting.

Hoe ziet het flankerend beleid er uit? Denk bijvoorbeeld aan parkeernormering, deelmobiliteit, faciliteren van alternatieven, ontwerpen op nabijheid etc.. Graag zo concreet mogelijk.

Hoeveel nieuwe arbeidsplaatsen en voorzieningen worden toegevoegd op de locatie en hebben ook voordeel van de nieuwe mobiliteitsinvesteringen?

Hoogkarspel-Zuid wordt op basis van het STOMP principe ingericht. Andere flankerende maatregelen worden voor zover bekend nog niet toegepast. Eventuele flankerende maatregelen vloeien voort uit de Regionale Uitvoeringsagenda Duurzame Mobiliteit en de verkenning Bereikbaarheid West-Friesland. Hoogkarspel-Zuid wordt hoofdzakelijk als woningbouw ingericht gecombineerd met werken. Een ambitie die wordt uitgesproken is dat Hoogkarspel Zuid zelfvoorzienend moet zijn. De toevoeging van de werkgelegenheid zal in Hoogkarspel-Zuid tot 2030 plaatsvinden door middel van wonen gecombineerd met werken en de realisatie van een (tijdelijke) supermarkt. Op de (midden) lange termijn zullen ook

Commented J (100HKZ reizigers OV+200VenH en Hem+ 100 HKZ naar voorzieningen naar HK

	andere voorzieningen worden toegevoegd die gebruik maken van de maatregel, zoals onder ander: basisscholen, sportvoorzieningen, huisartsenpraktijk, MKB en- horeca. Ook is op de (midden) lange termijn een groei van het bedrijventerrein de Wijzend met ca. 1ha beoogd en opgenomen in het Gebiedsgerichte programma. De urgentie om voorzieningen te realiseren wordt onderstreept door een aangenomen raadsmotie, waarin wordt verzocht te onderzoeken of essentiële voorzieningen reeds in de beginfasen van de gebiedsontwikkeling Hoogkarspel-Zuid kunnen worden gefaciliteerd. In dat kader onderzoekt een gerenommeerd bureau momenteel welke (tijdelijke) commerciële en maatschappelijke voorzieningen in 2030 haalbaar en wenselijk zijn. Daarnaast wordt gekeken naar de ontwikkelperspectieven voor 2035 en 2045. Hierbij wordt ook gekeken naar aansluiting op bestaande en geplande voorzieningen in de omgeving. Doel is te komen tot een compleet en complementair voorzieningenprogramma voor Hoogkarspel-Zuid.
d. Indien één of meerdere maatregelen een mobiliteitshub betreft, graag een korte toelichting op een aantal deelaspecten.	<i>Aan een subsidie voor mobiliteitshubs zullen voorwaarden en standaarden verbonden worden om landelijke interoperabiliteit en effectiviteit te borgen. Deze voorwaarden – en de beschikbare hulpbronnen hierbij - worden in een latere fase gedeeld. We vragen vooraf al een toelichting op;</i> - <i>Welk doelstelling, doelgroepen en schaal heeft de hub?</i> - <i>Welke mobiliteitsvormen en overige voorzieningen komen in de hub samen? (NB. Maatregelen die enkel een parkeervoorziening bieden worden niet beschouwd als bovenplanse (hub) voorziening, zie 3a)</i> - <i>Is er adequaat parkeerbeleid voor een kansrijke hub? Welke stappen zijn hierin nog nodig?</i> - <i>Is er reeds beleid en aanbod van deelmobiliteit? Welke stappen zijn hierin nog nodig?</i> - <i>Welke mate van regie/eigenaarschap kiest gemeente?</i> <i>Financiële onderbouwing (zie ook kosten/opbrengsten)</i> Het betreft niet de realisatie van een nieuwe mobiliteitshub.

e. Wat is de impact van bovenplanse infrastructuur, mobiliteitsmaatregelen en het flankerend beleid op de bereikbaarheid in het gebied?

Beschrijf svp helder wat de impact is van de bovenplanse maatregelen en het flankerend beleid op de bereikbaarheid in het gebied? Besteed aandacht aan:

- *Wat gebeurt er met de bereikbaarheid als de maatregel niet wordt uitgevoerd?*
- *Welke impact heeft de maatregel op reistijd, doorstroming / drukte en vervoerwijzekeuze?*
- *Wie profiteren er naast de nieuwe bewoners nog meer van de maatregelen en het flankerend beleid?*

De voorgestelde maatregelen voor Hoogkarspel-Zuid zijn van belang voor een duurzaam veilige verbinding met het station Hoogkarspel. Indien de maatregelen niet worden uitgevoerd geeft dit aan de zuidzijde van het spoor extra druk op de huidige spoorwegovergang en de kruisingen Houterweg-Westerwijzend-Oosterwijzend. Aan de noordzijde zal de druk vooral ten laste komen van de Nieuweweg-Stationslaan.

Momenteel zijn dit alle drukke punten, waarbij in de toekomst de verkeersveiligheid verder in het geding kan komen.

De maatregel heeft met name effect op de bereikbaarheid van het station Hoogkarspel voor de ontwikkeling Hoogkarspel-Zuid en reizigers vanuit Venhuizen en Hem.

Forenzen vanuit Hoogkarspel-Zuid, Venhuizen en Hem en profiteren van de maatregelen. Ook forenzen vanuit de regio die reizen naar Hoogkarspel en werken in Hoogkarspel-Zuid maken gebruik van de maatregel. Tevens zorgt de maatregel voor een duurzaam veilige verbinding van Hoogkarspel-Zuid naar de voorzieningen in Hoogkarspel waaronder het centrum van Hoogkarspel, scholen en sportvoorzieningen.

f. Wat is de impact van bovenplanse infrastructuur, mobiliteitsmaatregelen en het flankerend beleid op leefomgeving, gezondheid en veiligheid i.r.t. mobiliteit in het gebied?

Beschrijf svp helder wat de impact is van bovenplanse maatregelen en het flankerend beleid op leefomgeving, gezondheid en veiligheid i.r.t. mobiliteit. Besteed aandacht aan:

- *Verbetering van de verkeersveiligheid*
- *Verbetering van leefomgeving en gezondheid (luchtkwaliteit, geluidhinder, lopen en fietsen en ruimtelijke kwaliteit)*

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.	<i>Geef aan welke maatregelen een raakvlak hebben met het hoofdspoor-net en/of hoofdwegennet en duid deze raakvlakken ook op de bij te voegen kaart.</i> 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 de zuidzijde van 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.
h. Is er naar verwachting een aanwijsbare impact op hoofdnetwerken (Rijk)? Zo ja, worden er flankerende maatregelen genomen om eventuele negatieve effecten op het hoofdwegennet en hoofdspoor-net te beperken?	<i>Afhankelijk van de locatie (binnenstedelijk/ uitleg), de omvang van de woningbouw en mobiliteitspatronen betekent de woningbouw mogelijk iets voor de belasting van hoofdnetwerken weg/spoor. Probeer dit svp te duiden: wel impact, nauwelijks? Is dat (kwantitatief) te onderbouwen? Geef ook aan of er een relatie is met bestaande MIRT-projecten.</i> <i>Geef ook aan of er flankerende maatregelen worden genomen om eventuele negatieve effecten op het hoofdwegennet of hoofdspoor-net te beperken.</i> 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 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. <u>Hierin wordt een brede bereikbaarheidsstudie van de SED-regio opgesteld, gefocust op de verschillende woningbouwontwikkelingen.</u>

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.

Is de verwachting dat inzet van Rijkswaterstaat en /of ProRail nodig is bij realisatie van het voorstel? Deze inzet van Rijkswaterstaat en ProRail bij de uitvoering van het plan moet namelijk vooraf inzichtelijk zijn, om het in later stadium te kunnen inplannen. Eventuele honorering van de propositie is onder voorbehoud van deze afstemming met Rijkswaterstaat en ProRail.

Geef ook een indicatie van hoeveel inzet van ProRail en/of RWS verwacht wordt en wanneer en of er al afspraken zijn gemaakt met deze partijen over de realisatie van de maatregelen.

Maatregelen of raakvlakken ten aanzien van de infrastructurele aanpassingen voor ~~Pro-rai~~ProRail/RWS of de Provincie Noord-Holland zijn nog niet te onderbouwen.

De maatregelen zoals de realisatie van een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer en de ketenreis behoeften zijn opgenomen onder vraag 3a.

4. Bekostiging

a. Wat zijn de totale kosten van de infrastructuur- en mobiliteitsmaatregelen?

[Deze vraag alleen in het Excel-bestand invullen]

Totaal inframaatregelen incl. btw, prijspeil 1 januari 2025

b. Wat zijn de kosten incl. btw per infrastructuurmaatregel of mobiliteitsmaatregel?

[Deze vraag alleen in het Excel-bestand invullen]

Infrastructuurmaatregel ..., incl. btw, prijspeil 1 januari 2025

Infrastructuurmaatregel ..., incl. btw, prijspeil 1 januari 2025

Etc.

Hou rekening met 20% van de bouwkosten bij kosten voor ProRail voor de uitvoering van maatregelen die raken aan ProRail.

c. Wat zijn de reeds beschikbare en de verwachte opbrengsten voor het totaal van het pakket van benodigde infrastructuur- en mobiliteitsmaatregelen	[Deze vraag alleen in het Excel-bestand invullen] Onder beschikbare opbrengsten wordt verstaan (NB dit betreft geen cofinanciering): ■ Indien van toepassing: Bedrag wat al voor de betreffende maatregelen is opgevoerd in gehonoreerde WBI-aanvraag: € incl. btw, prijspeil 1 januari 2025 (LET OP: WBI bedragen zijn exclusief btw) ■ Indien van toepassing: Overige ontvangen Rijkssubsidies t.b.v. de opgevoerde infra-maatregelen, niet zijnde WBI. Indien van toepassing: Exploitatieopbrengst van infrastructurele investering (bijvoorbeeld verwachte exploitatiewaarde mobiliteitshubs/ parkeergarages): € incl. btw, prijspeil 1 januari 2025
d. Benodigde Rijksbijdrage	[Deze vraag alleen in het Excel-bestand invullen] Totaal benodigde Rijksbijdrage: € incl. btw
e. Is er bij het berekenen van de kosten van de maatregelen gebruik gemaakt van een SSK-raming (Standaard Systematiek Kostenramingen)?	Indien nee, graag uitleggen op welke wijze de raming dan tot stand is gekomen.
f. Zijn voor de realisatie van de maatregelen ook WBI gelden noodzakelijk om de maatregelen te realiseren?	Geef aan of een WBI bijdrage noodzakelijk is. In het geval maatregelen kosten bevatten die een binnenplans component hebben dan kunnen deze kosten in aanmerking komen voor een WBI bijdrage. In dat geval moeten deze kosten in het aanvraagformulier voor de WoKT in mindering worden gebracht op de kosten die in aanmerking komen voor een WoKT bijdrage op de wijze zoals aangegeven in het bijgevoegde Excel bestand.
5. Planning en maakbaarheid	
a. Wanneer zijn de mijlpalen voor de start en de realisatie van woningbouw en infrastructuur?	[Deze vraag alleen in het Excel-bestand invullen]

	<i>Vul in de Excel bijlage het jaartal in waarin deze mijlpalen worden verwacht in de Excel bijlage voor het aangegeven woningbouwaantal.</i>
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?	<i>Denk hierbij aan bijvoorbeeld het vaststellen van een omgevingsplan, structuurvisie, vergunning, verkeersplan, MER procedure etc.</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.	
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> - <i>Vormt netcongestie naar verwachting een vertragende factor voor het realiseren van de woningen en/of de realisatie van de maatregelen?</i> - <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> - <i>Zijn bedrijfsverplaatsingen voor het plan noodzakelijk? Wat zijn de verwachte kosten van deze verplaatsing?</i> - <i>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 ruimte? Hoe wordt in compensatie van deze ruimte voorzien?</i>

	<i>Zijn er nog nadere aandachtspunten?</i> <i>Bijv. rond klimaatadaptatie, duurzame energie, lucht/ geluid, externe veiligheid, nabijheid van voorzieningen, gezondheid, groen/ natuur, etc.? Geef een korte duiding van wat hier aan gedaan wordt of moet worden.</i>
6. Bestuurlijke en regionale afstemming	
a. Past het plan in/c.q. wat is de bijdrage aan regionale verstedelijkings-/ netwerk-strategie?	
b. Is er bestuurlijk commitment voor de regionale cofinanciering van de maatregelen?	<i>Welk bestuurlijk commitment van de gemeente zit op deze woningbouw binnen de ingediende propositie? Is er bijvoorbeeld al een ontwikkelvisie of bestemmingsplan voor het betreffende plan(nen) vastgesteld en is er al een grondexploitatie geopend?</i>

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