

Van: [redacted]

Verzonden: 23-07-2025 16:53

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

Onderwerp: Stukken voor overleg volgende week woensdag (kaart voor subsidieaanvraag)

Hoi [redacted],

De digitale toegang tot het beschikbare kaartmateriaal (doc: 1535.00-20250703_P22 Logboek) in de teamsmap heb ik net aan je gegeven. Hier kan je dus bij.

Hieronder wat in het subsidieaanvraag wordt gevraagd ten aanzien van de op te stellen kaart door ons (de conceptaanvraag is bijgevoegd):

- *Duiding plangebied + kaart van plangebied, bij voorkeur met duiding welke infrastructuur- en mobiliteitsmaatregelen het betreft. incl. eventuele raakvlakken tussen maatregelen en areaal prorail. Overigens betreft het niet alleen de tunnel maar ook een uitbreiding van de fietsenstallingscapaciteit aan de zuidzijde van het spoor (in het plangebied) en een uitbreiding van de bestaande P+R capaciteit bij het station aan de noordzijde van het spoor.)*
- *Geef aan welke maatregelen een raakvlak hebben met het hoofdspoor en/of hoofdwegennet en duid deze raakvlakken ook op de bij te voegen kaart.*

Het plangebied bestaat uit het kerngebied en de schil zoals verteld. Het plangebied staat in het ambitiedocument: https://drechteland.raadsinformatie.nl/document/15192427/1/B1+Ambitiedocument+DEF+%282025-07%29?connection_type=1&connection_id=9152944 maar staat ook in het logboek waar ik je toegang tot verleend heb.

In het aanvraagformulier voor de subsidie staat ook nog het volgende aangegeven ten aanzien van de aanlevering van zaken zoals een kaart:

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

Tot woensdag!

Met vriendelijke groet,



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	Hoogkarspel Zuid
b. Datum propositie (i.v.m. versiebeheer)	d.d.-mm-jjjj
c. Algemene omschrijving van het plan	Hoogkarspel Zuid is een robuust woningbouwproject met meerwaarde voor zowel de regio als de provincie. Het plan voorziet in de realisatie van circa 3.000 woningen, waarvan in de eerste fase 500 woningen vóór 2033 versneld worden ontwikkeld. 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 intercystation 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.
d. Contactpersoon, e-mailadres en telefoonnummer	J @sed-wf.nl/06-
2. Woningbouw	
a. Woningbouwvolume tot en met 2033, totaal plan woningen (netto-toevoeging)	<i>[Deze vraag alleen in het Excel-bestand invullen]</i> 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.	Duiding plangebied + kaart van plangebied, bij voorkeur met duiding welke infrastructuur- en mobiliteitsmaatregelen het betreft incl. eventuele raakvlakken tussen maatregelen en areaal prorail. Dichtheid van woningen: xx woningen per hectare Het woningbouwprogramma 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 ouderen) en gezinnen/doorstromers.
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.

Commented

J

 Kaart nog maken zie ook 3g, 1 kaart maken voor beide onderdelen

Commented

J

 Deze dichtheid nog opvragen bij Karres en Brands

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).	<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 mobiliteits-maatregelen en de woningbouwlocatie (s)?	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 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.	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 eventuele (tijdelijke) supermarkt. Op de (midden) lange termijn zullen ook andere voorzieningen naar behoefte 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 raadsnotie, 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.	De geplande maatregelen hebben geen betrekking op 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?	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?	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?	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. Hierin wordt een brede bereikbaarheidsstudie van de

Commented  Kaart nog maken zie ook 2b, 1 kaart maken voor beide onderdelen

	SED-regio 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.	Inzet van ProRail/RWS of de Provincie Noord-Holland wordt gevraagd gegeven de voorgenomen maatregelen en het areaal waarop deze maatregelen plaatsvinden. Maatregelen of raakvlakken ten aanzien van de infrastructurele aanpassingen voor ProRail/RWS of de Provincie Noord-Holland zijn nog niet exact te onderbouwen. Dit inzicht vloeit voort uit het Handelingsperspectief. De maatregelen zoals de realisatie van een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer en de ketenreis benodigdheden 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] Zie bijgevoegd excel-bestand.
b. Wat zijn de kosten incl. btw per infrastructuurmaatregel of mobiliteitsmaatregel?	[Deze vraag alleen in het Excel-bestand invullen] Zie bijgevoegd excel-bestand.
c. Wat zijn de reeds beschikbare en de	[Deze vraag alleen in het Excel-bestand invullen]

verwachte opbrengsten voor het totaal van het pakket van benodigde infrastructuur- en mobiliteitsmaatregelen	Zie bijgevoegd excel-bestand.
d. Benodigde Rijksbijdrage	<i>[Deze vraag alleen 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 externe 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 alleen 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?	■ Ambitiedocument (vastgesteld: maart 2025); ■ Ontwikkelraamwerk (vastgesteld: juni 2025); ■ Intentieovereenkomst marktpartijen en gemeente Drechterland (getekend: juli 2025); ■ Samenwerkingsovereenkomst (planning tekening: begin december 2025); ■ Gebiedsgericht programma (planning vaststelling: december 2025/januari 2026)
c. Voeg bij deze propositie een PPI-planning	De PPI-planning van de geplande werkzaamheden komt in een later stadium tot stand.

(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.

Geef bij de genoemde thema's in ieder geval antwoord op de volgende vragen:

- *Is er sprake van voldoende stikstofruimte voor het realiseren van de woningen en/of de realisatie van de maatregelen?*

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 stikstofgevoelige Natura 2000-gebied.

- *Vormt netcongestie naar verwachting een vertragende factor voor het realiseren van de woningen en/of de realisatie van de maatregelen?*

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.

- *In hoeverre is er rekening gehouden met water en bodem en drinkwaterbeschikbaarheid bij de keuze voor de ontwikkellocaties en in het stedenbouwkundig plan?*

- *Zijn bedrijfsverplaatsingen voor het plan noodzakelijk? Wat zijn de verwachte kosten van deze verplaatsing?*

- *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?*

Zijn er nog nadere aandachtspunten?

Bijv. rond klimaatadaptatie, duurzame energie, lucht/ geluid, externe veiligheid, nabijheid van voorzieningen, gezondheid, groen/ natuur, etc.? Geef een korte

	<i>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