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	Ondertunneling en overige infravoorzieningen langzaam verkeer tussen oost en west Baarlo i.v.m. provinciale weg N273 Baarlo
b. Datum propositie (i.v.m. versiebeheer)	20250828
c. Algemene omschrijving van het plan	Het realiseren van een verkeersveilige oversteek bij de N273 voor langzaam verkeer. Integrale gebiedsopgaven voor woningbouw in combinatie met bijbehorende maatschappelijke voorzieningen noodzaken tot een veilige verkeersverbinding voor langzaam verkeer om oost en west Baarlo met elkaar te verbinden.
d. Contactpersoon, e-mailadres en telefoonnummer	[redacted], [redacted]@peelenmaas.nl 06-[redacted]
2. Woningbouw	
a. Woningbouwvolume tot en met 2033, totaal plan woningen (netto-toevoeging)	Zie: bijlage 1 (excel)
b. Woningbouwlocatie(s) kaart van de locatie+ typering woningbouw.	Bijlage 2A Duiding plangebied + kaart van plangebied

Beschrijf het type woningen. Gaat het bijvoorbeeld om appartementen, seniorenwoningen, gestapeld of vrijstaand of een combinatie etc.	Bijlage 2B Kaart verkeersmaatregel (fietstunnel)
c. Wat is het beoogde woningbouwprogramma? (netto-toevoeging: nieuwbouw minus sloop)	Zie: bijlage 1 (excel)
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).	Zie: bijlage 1 (excel)
b. Welke koppeling is er tussen de benodigde bovenplanse infrastructuur en mobiliteits-maatregelen en de woningbouwlocatie (s)?	**N273 (Napoleonsbaan) als barrière.** Baarlo is ontstaan rondom de kenmerkende wegenstructuur met de Napoleonsbaan (N273) als doorgaande noord-zuidverbinding en de aftakking richting Steyl (via het veer). Door deze goede geografische ligging is Baarlo kunnen groeien tot haar huidige omvang. De groei van Baarlo is enkele jaren geleden ingezet aan de westzijde van Baarlo, waar het ontwikkelpotentieel van Baarlo zit. Dit om reden dat de oostzijde vanwege de rivier de Maas onvoldoende uitbreidingsmogelijkheden biedt. De huidige sportvelden liggen daarom eveneens aan de westzijde van Baarlo. Het centrum met de commerciële en de meeste maatschappelijke voorzieningen liggen en (op dit moment nog) de meeste woningen liggen echter aan de oostzijde van Baarlo. De N273 (Napoleonsbaan) zorgt in toenemende mate voor een fysieke, maar zeker ook sociale en mentale, belemmering voor het dorp. **De barrière als risico voor ontwikkeling** De barrièrewerking neemt toe in de wetenschap dat de ruimtelijke ontwikkelingen zicht de komende jaren met name zullen concentreren aan de westzijde van

de N273. Naast de nog forse woningbouwopgave voor Baarlo, bevinden zich ook de zoeklocatie voor een nieuw te bouwen IKC (Integraal KindCentrum, basisonderwijs en kinderopvang), al dan niet in combinatie met een sporthal aan de westzijde van Baarlo. Dit vormt een fors risico voor draagvlak in de gemeenschap - en daardoor bij ontwikkelende partijen – bij de diverse ontwikkelplannen. De haalbaarheid staat daarmee onder druk. De ontwikkeling van Baarlo en de benodigde woningen lopen een risico te stagneren en hebben het vooruitzicht van een veilige verkeersoversteek als impuls nodig.

Verkeersveilige oversteek als voorwaarde

Een veilige doorgaande verbinding voor langzaam verkeer (fietser en voetganger) wordt door de gemeenschap als voorwaarde gezien voor de doorontwikkeling van Baarlo. Dit wordt beschreven in het Dorpsontwikkelingsplan dat door de gemeenschap aan de gemeente Peel en Maas is aangeboden. De gemeente onderschrijft het belang. Om die reden is in opdracht van de gemeente Peel en Maas in samenwerking met de Provincie Limburg (eigenaar N273) een onderzoek gestart naar de mogelijkheden. Er wordt gestreefd naar een goede en veilige bereikbaarheid voor de gemeenschap alswel het duurzaam versterken van doorgaande toeristische routestructuren.

Fietstunnel als oplossing en stimulans

De realisatie van een veilige (ongelijkvloerse) fietsoversteek onder de N273 wordt beschouwd als de oplossing om de verkeersveiligheid te waarborgen. Deze ingreep kent draagvlak in de gemeenschap en wordt daarnaast verkeerskundig als meest gewenst scenario beoordeeld. Om die reden nam het college van B&W op …… het besluit om in te zetten op de fietstunnel. Naast het veiligheidsaspect worden de bewoners daarnaast gestimuleerd om de fiets te gebruiken.

Naast de (ongelijkvloerse) oversteek dienen ook nog aanvullende maatregelen langzaam verkeer gemaakt te worden om de totale route naar (maatschappelijke) voorzieningen verkeersveilig te maken (gedeeltes van de route zijn nog niet voldoende ingericht voor langzaam verkeer).

	Voornoemde (ongelijkvloerse) oversteek en aanvullende maatregelen dragen bij aan een duurzame mobiliteitsmix en bevordert een gezonde leefomgeving. Het faciliteert daarnaast ook de vele recreanten (te voet en met de fiets) die Baarlo en omgeving rijk is. **Data ter onderbouwing** In Baarlo ligt er nog een grote woningbouwbehoefte. Zowel qua beschikbare ruimte als qua ruimtelijke opgaven wordt deze behoefte primair ingevuld aan de westkant van Baarlo. Van oudsher liggen de meeste voorzieningen echter aan de oostkant van Baarlo. De ondertunneling is noodzakelijk om oost en west Baarlo met elkaar te verbinden om de leefbaarheid in het dorp te borgen. Het gaat dan om de volgende ontwikkelingen en gevolgen - 275 nieuwbouwwoningen volgens de huidige woningbouwprogrammering tot 2030. Naar verwachting stijgt het aantal woningen vanwege de forse behoefte in Baarlo; - 800 nieuwe inwoners op basis van huishoudensontwikkeling - De fietstunnel verwacht 1860 fietsers per etmaal (oost-west verbinding) - De ontwikkeling van een nieuw IKC en sporthal NB. De huidige infrastructuur voor autoverkeer is t.a.v. capaciteit voldoende om de toename als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen te waarborgen.
c. Is er sprake van flankerend beleid ter ondersteuning van de maatregelen? Graag een korte toelichting.	Baarlo groeit de komende jaren als gevolg van veel woningbouwontwikkelingen. Nieuwe woonwijken leiden tot een toename van het verkeer, zowel ’het autoverkeer als langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). De plannen zijn om een nieuw integraal kindcentrum (IKC) te ontwikkelen aan de westzijde, wat betekent dat er een grotere stroom schoolgaande kinderen ontstaat die zich tussen oost- en west Baarlo bewegen, waarbij de N273 een fysieke barrière is. Ook wordt momenteel onderzocht of de nieuw te bouwen sporthal ook westelijk, nabij het IKC, gepland wordt. Op dit moment kunnen fietsers en voetgangers enkel bij de Bong veilig oversteken over de N273 (met verkeerslichten) en ongeregeld ter hoogte van de

	Napoleonsbaan Zuid/ Raayerveldlaan. Met het oog op de verdere ontwikkeling van woonwijken en het IKC mist er een verkeersveilige, liefst ongelijkvloerse, oversteek van de N273. Bij het opstellen van de verkeersparagraaf voor het bestemmingsplan Kuukven fase 2 is geconstateerd dat het verkeer op de weg de Bong veel overlast veroorzaakt en er zich onveilige situaties voordoen. Dit was aanleiding tot verbetering van het kruispunt Bong-Heierhof. Daarnaast is de verkeersdruk op de Bong verminderd door een 2de ontsluiting op de Napoleonsbaan ter hoogte van Napoleonsbaan Zuid. Een gedeelte van het verkeer uit het woongebied Kuukven én het meeste verkeer van en naar Chateau de Raay kan nu rechtstreeks op de Napoleonsbaan worden ontsloten. Daardoor is ook de bereikbaarheid voor [redacted], wandelaars naar het bosgebied, camping Barbizon en de schutterij verbeterd. Met het realiseren van een linksaf-invoegstrook op de Napoleonsbaan en de aanleg van een voet-fietsverbinding vanuit Kuukven naar de Voetbalclub Baarlo en natuurgebied De Meeren zijn enkele stappen gezet in een verbeterde oost-west verbinding. Echter een veilige oversteek van de westzijde naar de oostzijde (en andersom) ontbreekt nog voor het langzaam verkeer.
d. Indien één of meerdere maatregelen een mobiliteitshub betreft, graag een korte toelichting op een aantal deelaspecten.	Niet van toepassing
e. Wat is de impact van bovenplanse infrastructuur, mobiliteits-maatregelen en het flankerend beleid op de bereikbaarheid in het gebied?	Een ongelijkvloerse verbinding onder/over de N273 zorgt voor een toekomstbestendige, duurzame en veilige verbinding voor langzaam verkeer. De N273 geldt nu als fysieke barrière tussen Oost- en West Baarlo. Door het toevoegen van woningbouw aan de Westzijde en het verplaatsen van basisvoorzieningen van Oost naar West Baarlo is een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer een noodzakelijke maatregel vanuit het perspectief verkeersveiligheid. De impact hiervan is groot in positieve zin; - De maatregel vergroot de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in het gebied voor langzaam verkeer. Deze verbinding stimuleert

de bereikbaarheid voor langzaam verkeer (fietsers, voetgangers) waaronder basisschool kinderen om ongehinderd op een veilige wijze gebruik te maken van voorzieningen die het Dorp Baarlo te bieden heeft. Daarnaast heeft deze verbinding een positief effect op de reistijd voor verplaatsingen per fiets tussen oost en west, o.a. doordat men niet alleen bij het drukke VRI kruispunt ‘N273 - de Bong’ hoeft over te steken.

- De maatregel zorgt voor een sneeuwbal effect waarbij omliggende infrastructuur voor langzaam verkeer doorontwikkeld kan worden in het gebied. Daarnaast haakt deze verbinding aan op omliggende bestaande netwerken die op termijn sterker verbonden kunnen worden, dit is een stimulans voor de bereikbaarheid en toegankelijkheid in Baarlo.
- Daarnaast heeft de maatregel een positieve impact op de doorstroming op de Provinciale weg N273, doordat er een kentering in de vervoerswijze keuze gaat plaatsvinden van auto naar fiets/voet. Toekomstige maar ook bestaande verplaatsingen van bewoners en voorzieningen krijgen een goed alternatief voor het autogebruik aangeboden met deze maatregel.
- Daarnaast draagt dit bij aan flankerende beleidsthema’s zoals veilige fietsverbindingen, fietsstimulering, toegankelijkheid, bereikbaarheid, risicogestuurde verkeersveiligheid en duurzaamheidsfactoren (milieu) waarbij autogebruik wordt ontmoedigd en actieve mobiliteit wordt aangejaagd.

Als de maatregel niet wordt uitgevoerd is er geen veilige en toekomstbestendige Oost-West verbinding in Baarlo mogelijk. Door de fysieke barrière van de N273 is het verplaatsen van voorzieningen naar de Westzijde niet mogelijk vanuit het perspectief verkeersveiligheid. Dit is niet wenselijk gezien trend is om juist veilige fietsverbindingen te creëren en fietsen en lopen te stimuleren in combinatie met de ruimtelijke opgaven.

Als de maatregel niet wordt uitgevoerd zal er een toename plaatsvinden van gemotoriseerd verkeer vanwege het feit dat de vervoerswijze keuze van fiets

	en lopen naar de auto verschuift omdat men geen veilige fiets en-of looproute ervaart.
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 impact van de beoogde maatregel heeft invloed op diverse thema's - De ondertunneling heeft als neveneffect dat het natuurgebied ten westen van Baarlo beter voor fietsers en voetgangers bereikbaar wordt en hierdoor hun leefomgeving een positieve impuls krijgt. - De maatregel garandeert qua verkeersveiligheid een conflictvrije verbinding voor kwetsbare verkeersdeelnemers per fiets, te voet tussen Oost en West Baarlo - Het stimuleert in de hele omgeving van Baarlo fietsgebruik en lopen voor alle reismotieven, deze actieve mobiliteit draagt bij aan beweging cq gezondheid - Stimuleren van fiets en lopen is inherent aan minder uitstoot/ vervuiling/ energieverbruik met milieuschade als gevolg. Dit is positief qua gezondheid en de leefomgeving. - De mobiliteitsperspectieven binnen en buiten het plangebied worden vergroot, men heeft minder last van fysieke/ onveilige barrières. Waardoor verplaatsingsmotieven binnen en buiten het gebied wijzigen en positief verschuiven van gemotoriseerd verkeer naar fietsen en lopen.
g. Hebben de beoogde infrastructuur en mobiliteitsmaatregelen raakvlakken met het hoofdspoornet (incl. stations en bijbehorende voorzieningen) en/of hoofdwegennet? Geef de raakvlakken met areaal van RWS of [redacted] ook weer op de bij te voegen kaart.	Ja, de beoogde infrastructuur en mobiliteitsmaatregelen hebben een positief effect op het hoofdwegennet. De beoogde maatregel voorkomt onveilige situaties en versterkt de bereikbaarheid en de vervoerswijze keuze in het omliggende gebied, dit zorgt voor een modal-shift van auto naar fiets/ te voet, waarbij indirect de doorstroming op de N273 wordt ontlast en het aanliggende hoofdwegennet minder gemotoriseerd verkeer krijgt te verwerken. Daarnaast heeft de maatregel een positief effect op het hoofdwegennet doordat de N273 een secundaire

	route is bij afsluitingen, werkzaamheden en calamiteiten van de A73.
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 hoofdspoornet te beperken?	Ja er is aanwijsbare impact op het hoofnetwerk. De N273 is onderdeel van het hoofdwegennetwerk met aantakking aan de A73 nabij Blerick/Venlo. Des te meer langzaam verkeer wordt gestimuleerd, des te minder de toename van motorvoertuigen is. Dit resulteert in een beter doorstroming, relatief beperkte toename van gemotoriseerd verkeer die vervolgens per etmaal en op piekmomenten de N273 en zodoende ook de A73 ontlasten. Enkel op rijkswegen (A73) i.v.m. secundaire optie die de N273 is tijdens calamiteiten, wegafsluitingen, werkzaamheden en omleidingsroutes. Onderzoek wijst uit dat de beoogde maatregel +- 1.860 fietsers per etmaal genereert op de Oost- West verbinding, zonder maatregel in de bestaande situatie geeft onderzoek aan dat +- 620 fietsers per etmaal van de bestaande Oost- West verbinding gebruik maken. Een 200% toename van fietsverkeer op de Oost-West verbinding via de beoogde maatregel heeft een positief effect op de vervoerswijze keuze, het stimuleren van fietsgebruik i.p.v. gemotoriseerd verkeer.
i. Indien er raakvlakken zijn tussen de maatregelen en areaal van RWS of [redacted], geef met onderbouwing welke van de onderstaande soorten inzet van RWS of [redacted] wordt gevraagd: - Aanpassingen rijksinfrastructuur met volledige aanbesteding en uitvoering onder verantwoordelijkheid van [redacted] - Inzet van RWS/ [redacted] omdat de maatregelen impact hebben op hun areaal (bijvoorbeeld	Niet van toepassing

toetsing en vergunningverlening) - Inzet van RWS of [redacted] voor afstemming op een andere wijze.	
4. Bekostiging	
a. Wat zijn de totale kosten van de infrastructuur- en mobiliteitsmaatregelen?	Zie: bijlage 1 (excel)
b. Wat zijn de kosten incl. btw per infrastructuurmaatregel of mobiliteitsmaatregel?	Zie: bijlage 1 (excel)
c. Wat zijn de reeds beschikbare en de verwachte opbrengsten voor het totaal van het pakket van benodigde infrastructuur- en mobiliteitsmaatregelen	Zie: bijlage 1 (excel)
d. Benodigde Rijksbijdrage	Zie: bijlage 1 (excel)
e. Is er bij het berekenen van de kosten van de maatregelen gebruik gemaakt van een SSK-raming (Standaard Systematiek Kostenramingen)?	Ja, op basis van SSK-raming
f. Zijn voor de realisatie van de maatregelen ook WBI gelden noodzakelijk om de maatregelen te realiseren?	Nee.
5. Planning en maakbaarheid	Zie: bijlage 1 (excel)
a. Wanneer zijn de mijlpalen voor de start en de realisatie	

van woningbouw en infrastructuur?	
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?	- Bestemmingsplan Heierhof-Kuukven fase 3+4+5 en ontsluiting (raad februari 2024) - Bergweg 28 woningen (ant.ovk.24-6-2025) besluit Q1of Q2-2026 in raad - Bergweg 4 woningen (ant.ovk 19-6-2025) besluit 19-6-2025. Planologische aanvraag ingediend. - Bergweg circa 60 woningen: Perceel aangekocht door gemeente. Koopovereenkomst getekend. - Raayerveldlaan circa 66 woningen in combinatie met een IKC: Principeverzoek is in augustus in behandeling genomen.
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.	Gemeente Peel en Maas heeft Haskoning onderzoek laten uitvoeren naar de haalbaarheid en de kosten van meerdere verkeerskundige maatregelen. Het rapport is recent - in juli 2025- opgeleverd. Het advies dat wordt gegeven en ook door de gemeente is onderschreven bij besluit van het college van B&W d.d. 26.09.2025 (bijlage 3) is dat de aanleg van een fietstunnel de meest gewenste, toekomstbestendige ingreep is. En te realiseren is op een wenselijke locatie. Nadat een besluit is genomen of er mogelijkheden zijn voor subsidie in het kader van WoKT,
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.	- Kuukven fase 3-4-5: bestemmingsplan (incl. stikstofparagraaf) voor maximaal 117 woningen Kuukven 3+4+5 is onherroepelijk en wordt in 2025 bouwrijp gemaakt, inclusief stroomvoorzieningen. Einde 2025 wordt gestart met de bouw van de eerste woningen. Deze woningen (46 woningen) worden gebouwd door de woningcorporatie. Voor de overige woningen wordt een projectontwikkelaar gezocht. Hetgeen een impuls krijgt wanneer de veilige oversteekbaarheid van de N273 in het vooruitzicht kan worden gesteld. -Bergweg facilitair 2x:

	anterieure overeenkomsten voor 28+4 woningen zijn ondertekend. Procedure voor 28 woningen Bergweg loopt. Algemeen: - Stikstof is in de kern Baarlo geen probleem aangezien het ver van natura 2000 gebieden ligt. - Energie: Kuukven fase 3-4-5 geregeld als ook de 2 locaties Bergweg van derden. Alleen de locatie Bergweg (gemeente) en Raayerveldlaan is nog niet geregeld. Sluit echter aan op de andere plannen. De verwachting is dat energie voor deze locaties (gezien ligging, capaciteitsvraag en doorlooptijd) geen issue is. - Het betreft woningbouwontwikkelingen op uitbreidingslocaties die thans voornamelijk een agrarische bestemming hebben. De locaties worden bodem- en water sturend ontwikkeld.
6. Bestuurlijke en regionale afstemming	
a. Past het plan in/c.q. wat is de bijdrage aan regionale verstedelijkings-/ netwerk-strategie?	In regionaal verband wordt gewerkt aan een strategische visie. Daarbij wordt meegenomen dat ons college heeft aangegeven op termijn willen groeien naar 50.000 inwoners. De onderhavige woningen passen in die strategie en zijn überhaupt nodig om in de huidige woningbehoefte te voorzien
b. Is er bestuurlijk commitment voor de regionale cofinanciering van de maatregelen?	- bestemmingsplan voor max 117 woningen is onherroepelijk, grondexploitatie is geopend. - anterieure overeenkomsten voor 28+4 woningen zijn ondertekend - voor 126 woningenzijn nog de plannen nog in de ontwikkelfase Alle woningbouwplannen maken onderdeel uit van de lokale woningbouwprogrammering en zijn daarmee regionaal afgestemd.