CENTRUMVISIE MAASBRACHT

ONTWERP

GEMEENTE MAASGOUW

Mei 2025

RHO ADVISEURS

INLEIDING/AANLEIDING

Het centrum van Maasbracht functioneert momenteel in principe goed.

- Het winkelaanbod is relatief groot en breed, het gebied trekt veel – trouwe klanten
- De koopkrachtbinding en koopkrachttoevloeiing zijn relatief hoog ten opzichte van de benchmark en de omzetten in de winkels zijn goed.
- De ontwikkeling van het winkel en horeca-aanbod was in de afgelopen 15 jaar relatief gunstig ten opzichte van de ontwikkeling in vergelijkbare kernen

De ondernemers in het centrumgebied geven ook aan dat het gebied nu goed functioneert, maar dat het belangrijk is te werken aan het verbeteren van het gebied om de goede positie te behouden, nieuwe ondernemers aan te trekken en om ontwikkelingen die de concurrentiepositie kunnen bedreigen aan te kunnen. Geconstateerd wordt dat er ook een aantal zaken is (al lange tijd), die verbeterd kunnen en moeten worden. Door dit aan te pakken willen gemeente en ondernemers de dreigingen van buiten voor zijn. De doelstelling is het behoud van de bestaande klanten, maar ok het aantrekken van nieuwe klanten om die vervolgens ook te binden, zowel vanuit toerisme, schippers, arbeidsmigranten en andere nieuwe inwoners.

Er staat namelijk een aantal ontwikkelingen op stapel, die de huidige sterke positie van het centrum van Maasbracht in de regio kunnen aantasten.

- In Echt is een grootschalig centrumplan in uitvoering, vrij dicht bij Maasbracht met een nieuw winkel- en horecagebied met o.a. een Jumbo Foodmarkt, goed bereikbaar, met veel gratis parkeren.
- In Ittervoort zijn plannen voor een supermarktconcentratie met de Albert Heijn/Jan Linders uit Ittervoort en de Aldi uit Thorn langs de Napoleonsbaan.
- In Heel wordt gewerkt aan een centrumplan waarbij de winkels beter geconcentreerd komen te liggen en de supermarkt kan uitbreiden.

Om deze reden zijn gemeente en ondernemers al een tijd in gesprek over de wijze waarop een verdere verbetering van het centrum kan worden vormgegeven. Een belangrijke stap daarbij is het opstellen van een samenhangende visie op de gewenste toekomst van het centrumgebied en op de maatregelen die gewenst zijn om de zwakke punten van het centrum te verbeteren en de goede punten te behouden en zo mogelijk verder te versterken: een centrumvisie.

In deze centrumvisie worden conclusies getrokken uit alle reeds uitgevoerde analyses, onderzoeken en gesprekken. Op basis hiervan wordt:

- Een samenhangend toekomstprofiel voor het centrumgebied geformuleerd;
- Een aantal voorstellen geformuleerd en uitgewerkt voor concrete acties voor verdere verbetering;
- Een strategie uitgewerkt voor het uitvoeren van de gewenste maatregelen op de korte/middellange en lange termijn.

DOORLOPEN PROCES

Deze visie is tot stand gekomen op basis van een groot aantal analyses en bijeenkomsten.

- Onderzoek-enquête Streetwise 2016
- Koopstroomonderzoek 2019
- Meetel, kentekenonderzoek Maasbracht 2022
- Kragten, onderzoek vrachtverkeer december 2022
- Parkeeronderzoek Maasbracht 2022
- SWOT analyse 31 mei 2023 + Schouw Ondernemers + ambtenaren 29 juni 2023 + Verslag bijeenkomst retail-ondernemers 31 mei 2023 + Praatkaart Maasbracht Ondernemers 14 juni 2023
- Ginder, Onderzoek Toerisme en recreatie Maasgouw mei 2023
- Notitie Kapstok voor onderdelen Centrumvisie Maasbracht + Verslag (her) start-Up Centrumvisie Maasbracht op 6 november 2024
- Verslag: verkeerssituatie van Maasbracht voor ondernemers, 29 augustus 2023
- Overleg met ondernemers organisaties en gemeente: 12-12-2024, 6 januari 2025, 16 januari 2025
- Interviews OML over toekomstbestendigheid bedrijventerrein + + gesprekken ROTOM + de Heus
- Brainstorm Kinderraad
- Sociaal Inclusie Panel (kleine schouw)
- Concept Mobiliteitsplan (inclusief enquête)

Op basis van deze ingrediënten is de ontwerp-visie in de periode februari – begin april 2025 uitgewerkt

- De ontwerp-visie is vervolgens besproken met de ondernemersvereniging op 16 april en met de beleidsambtenaren en een aantal andere partijen die bij het voortraject waren betrokken
- De ontwerp-visie is gepresenteerd op een informatieavond op 14 mei en wordt vervolgens vanaf 16 mei voor een periode van 6 weken ter visie gelegd. Tot maandag 30 juni kunnen zienswijzen worden ingediend.

Uit de uitgevoerde analyses en de gesprekken en bijeenkomsten blijkt dat er grote overeenstemming is over het gewenste profiel, over de sterke punten van het centrum van Maasbracht en over de problemen/verbeterpunten van het centrumgebied van Maasbracht.

GEWENST PROFIEL CENTRUMGEBIED

Het beoogd profiel van het centrumgebied kan worden omschreven als:

Het bruisend hart van de kern Maasbracht

in een compact en goed bereikbaar gebied,

comfortabel boodschappen doen

en aanvullend winkelen/verblijven:

Uitgangspunten van dit beoogde profiel zijn:

- Goed bereikbaar en gemakkelijk gratis en dichtbij de winkels en horeca parkeren;
- Comfortabel boodschappen doen, winkelen en verblijven in een gebied met een aangenaam, veilig en groen verblijfsklimaat;
- Een compleet boodschappenaanbod;
- Een compleet basisaanbod kleding en andere niet dagelijkse artikelen;
- Een goed horeca-aanbod (complementair aan het aanbod aan de haven);
- Een goed aanbod andere diensten en ambachten voor consumenten;
- Een “voelbare” koppeling met het recreatieve horecagebied “Haven” door middel van thematisering inrichtingselementen (water – binnenvaart) en gezamenlijke acties/evenementen ;

De relevante doelgroepen van het centrumgebied van Maasbracht zijn de inwoners van Maasbracht en omliggende kernen en toeristen (verblijfstoeristen, de Jachthavens en fietstoeristen)

RUIMTELIJKE INGREDIËNTEN GEWENST PROFIEL CENTRUMGEBIED

Vanuit het gewenste profiel is een aantal ruimtelijke ingrediënten te formuleren die belangrijk zijn voor het functioneren van het centrumgebied.

1. Goed bereikbaar en goed, voldoende en gemakkelijk parkeren:
   - Direct bereikbaar centrumgebied, supermarkten- en overige winkels;
   - Parkeren voor en achter bij de supermarkten + met optie van parkeren direct bij de winkels (Molenweg);
   - Duidelijke en goed aangegeven parkeerrouting.

2. Veilige en oversteekbare Molenweg
   - Een veilige en gemakkelijke oversteekbaarheid van de Molenweg;
   - “Gevoelde” overlast van doorgaand (vracht) verkeer tot minimum beperken.

3. Openbare ruimte met een goede verblijfskwaliteit: groen, veilig, comfortabel, gezellige verblijfsplekken
   - Ruimte voor voetganger;
   - Ruimte voor terrassen;
   - Ruimte voor groen/wateropvang;
   - Inrichtingselementen met een verbindend thema met gebied Haven.

3. Een multifunctioneel marktplein met o.a. de volgende functies :
   - Parkeerplein;
   - Winkelplein
   - Weekmarktplein;
   - Evementenplein;
   - Groene aankleding en + Terrassen;

Wensen vanuit de kinderraad:

Groen, gezellig (horeca en winkeltjes), minder vrachtwagens door de kernen.

In elk dorp een gezellige winkelstraat met plekken waar je kunt eten of spelen en er ook bomen en zo staan.

STERKE + ZWAKKE PUNTEN VAN HET CENTRUM VAN MAASBRACHT

Uit de analyses blijkt dat het centrumgebied zowel sterke als zwakke punten kent.

Sterke punten

- Het is vooral een goed boodschappencentrum, door de aanwezigheid van 2 complementaire supermarkten Jumbo en Lidl aan één plein, met daarnaast goede verswinkels zoals een slager en bakker en drogist. Het gebied heeft daarnaast een divers en relatief groot aanbod aan andere winkels gericht op mode en luxe artikelen en in/om het huis.
- Het centrumgebied als geheel heeft voldoende (gratis) parkeerplaatsen, waarbij parkeren “vrijwel voor de deur” een sterk punt is. Het is een vereiste dat dit zo blijft.
- De Weekmarkt functioneert relatief goed in Maasbracht en heeft een meerwaarde voor het gebied.
- Het gebied heeft veel vaste klanten en nadrukkelijk ook een bovenlokale functie (winkelgebied voor omliggende kernen).
- Het winkelaanbod is, in tegenstelling tot kernen van een vergelijkbare omvang de afgelopen 15 jaren goed op peil gebleven. Het aantal winkelvestigingen is in Maasbracht een stuk minder afgenomen dan elders o.a. door het grote aantal/aandeel zelfstandige ondernemers. Dat maakt Maasbracht aantrekkelijk.

Zwakke punten

- De Molenweg is de ruggengraat van het centrumgebied. Dit is een drukke straat met aan beide zijden winkels en horeca, maar ook veel vooral doorgaand – vrachtverkeer. Dit maakt het oversteken onaantrekkelijk en geeft “een gevoel” van verkeersonveiligheid. Dit wordt bevestigd in het koopstroomonderzoek, eerder uitgevoerde enquêtes en door de Kinderraad. Ook vrachtwagenchauffeurs geven aan liever niet door centrumgebied te rijden uit vrees voor ongelukken.
- Het centrumgebied is qua inrichting van de openbare ruimte heel “stenig”. Dit leidt tot een relatief lage waardering van consumenten voor de verblijfskwaliteit. Ook ondernemers zijn ontevreden over de verblijfskwaliteit en de mogelijkheden voor kwalitatieve terrassen en gezellige verblijfsplekken. Ook de klimaatverandering maakt dat er (op termijn) noodzaak is om maatregelen te nemen tegen hittestress en wateroverlast bij hoosbuien.
- Het gebied heeft in principe voldoende gratis parkeerplaatsen. Toch waarderen consumenten en ondernemers de bereikbaarheid en het parkeren van de auto relatief laag, in verhouding tot andere aspecten. Uit de uitgevoerde analyses blijkt dat de parkeerrouting onvoldoende duidelijk is. Het ontbreken van een onderscheid tussen langparkeerders (ambtenaren, bezoekers gemeentehuis en medewerkers winkels) en kortparkeerders (consumenten) leidt ertoe dat consumenten een gebrek aan parkeerplaatsen ervaren.
- Vlakbij het centrumgebied heeft Maasbracht het “Havengebied”. Dit gebied is toeristisch aantrekkelijk en heeft veel goede horeca. Er is nu geen connectie tussen het centrum en het Havengebied en omgekeerd. Dit is een gemiste kans voor beide gebieden. Het op welke wijze dan ook koppelen van de Haven en het centrumgebied zou een meerwaarde kunnen hebben voor beide gebieden.

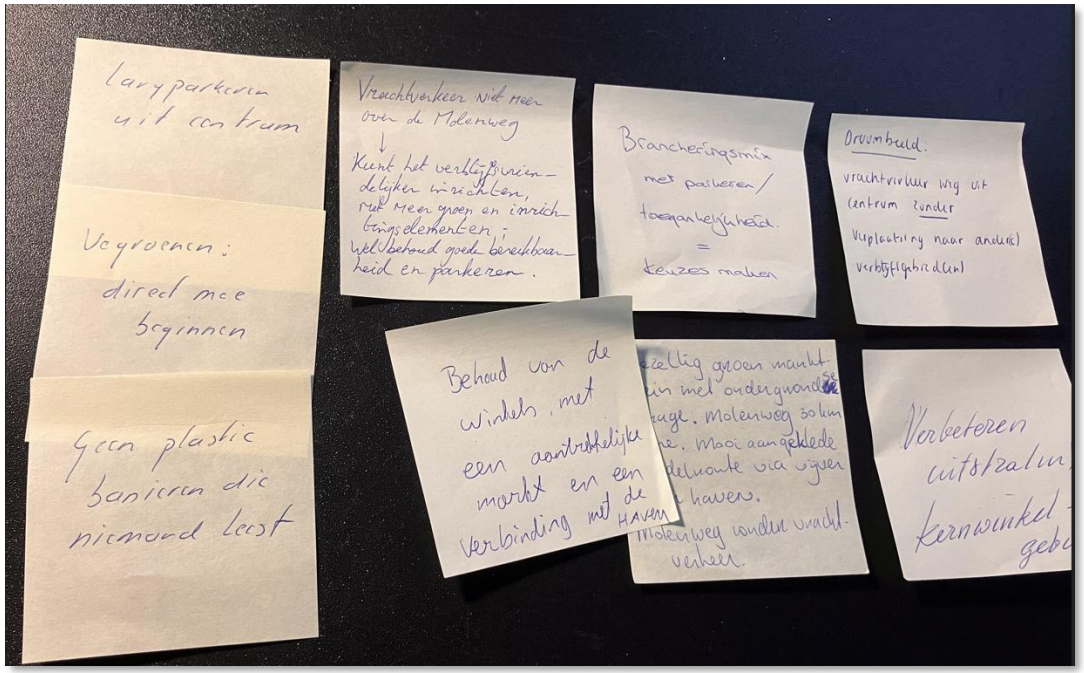
DE DROOM (DECEMBER 2024)

Stakeholders is gevraagd om aan te geven wat hun “droom” zou zijn voor het centrum van Maasbracht. Oftewel: *wat zou je willen wanneer je niet zou hoeven na te denken over uitvoeringskosten andere bezwaren*.

De “dromen” van de Stakeholders sluiten goed aan bij de sterke en vooral de zwakke punten die zijn geconstateerd op basis van de uitgevoerde analyses en overleggen.

De belangrijkste dromen zijn:

- *Vrachtverkeer uit het centrum weren*
- *Molenweg goed en veilig oversteekbaar maken (30 km/u)*
- *Voldoende parkeerruimte voor consumenten + voldoende ruimte voor aankleding/verblijf → meer beschikbare parkeerruimte maken door betere inrichting parkeergebieden + het weren van langparkeerders uit het directe centrum/kernwinkelgebied*
- *Kwaliteitsverbetering van de Markt: meer verblijfsruimte, groen → gezellig en aantrekkelijk gebied*
- *Aantrekkelijker maken + vergroenen centrum (herkenbaar gebied)*
- *Een koppeling/samenwerking centrum – haven*



Conclusie: er is brede overeenstemming over de problemen/verbeterpunten van en de gewenste acties voor het verbeteren van het centrumgebied van Maasbracht.

UITGANGSPUNTEN VOOR DE GEWENSTE ONTWIKKELING VAN HET CENTRUMGEBIED

In deze visie voor de gewenste ontwikkeling van het centrumgebied van Maasbracht worden de volgende hoofduitgangspunten gehanteerd voor het verder verbeteren van het centrumgebied is.

- **Enerzijds** het behouden en zo mogelijk verder verbeteren van de huidige sterke punten van het centrumgebied

- **Anderzijds** het oplossen van de huidige problemen en/of het verbeteren van de zwakke punten van het gebied.

De volgende sterke punten willen we behouden en zo mogelijk verbeteren.

- Het sterke winkelaanbod gericht op boodschappen in het algemeen en de beide supermarkten in het bijzonder (op hun huidige plek).
- Het ruime aanbod van aanvullende winkels in de sector niet dagelijkse goederen.
- De goede ‘autobereikbaarheid` van het centrumgebied in het algemeen en de supermarkten in het bijzonder.
- Ruim voldoende parkeerruimte voor consumenten en de mogelijkheid van het parkeren “voor de deur”.
- Het bieden van mogelijkheden voor passende evenementen in het centrumgebied.
- Het centrumgebied is compact en biedt voldoende ruimte voor ondernemers. Het is belangrijk deze ruimte voor winkels, passende horeca en passende diensten zo veel mogelijk te borgen door terughoudend te zijn met het omzetten van winkels/horeca op de begane grond naar in woningen op de begane grond, in ieder geval in het gebied Molenweg/Markt Tussen de Rotonde en de Nieuwstraat.

UITGANGSPUNTEN VOOR DE GEWENSTE ONTWIKKELING VAN HET CENTRUMGEBIED

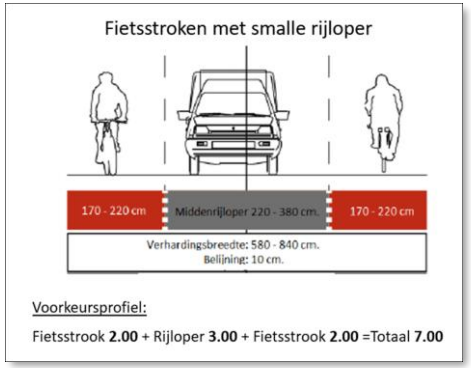
De volgende zwakke punten of problemen willen we oplossen en/of het verbeteren.

1. Het “ervaren gevoel van onveiligheid” oplossen en beter oversteekbaar maken van de Molenweg voor met name voetgangers door:
   - Het instellen van een 30 km/u zone en daarbij passende inrichting van de weg (inrichting conform richtlijn GOW30). Hierdoor wordt meer ruimte gemaakt voor de fietser en voetganger en dit leidt tot het verlagen van de snelheid van het auto/vrachtverkeer op de Molenweg.
   - De andere inrichting heeft mede tot gevolg dat doorgaand vrachtverkeer niet past bij de functie en inrichting van de Molenweg. De verwachting is dat doorgaand vrachtverkeer de route door het centrum/de Molenweg zo veel mogelijk zal gaan mijden. In samenspraak met de relevante bedrijven op Koeweide zou uitgewerkt kunnen worden hoe bereikt kan worden dat doorgaand vrachtverkeer de Molenweg zal mijden.
   - Het bestemmings-vrachtverkeer (bevoorrading winkels, horeca e.d. zou in het centrum zo goed mogelijk geleid moeten worden zodat, dit het gebiedsdeel Molenweg/Markt zal mijden, waardoor de overlast van bevoorradingsverkeer ook kleiner wordt.
2. Het verminderen van de gevoelde parkeerdruk in het centrale deel van het centrumgebied (Markt) door:
   - Het instellen van een blauwe zone voor het centrale deel van het centrumgebied, waardoor er een onderscheid is tussen lang parkerende werkers/bewoners en kort parkerende bezoekers/consumenten. Het langparkeren wordt geleid naar locaties buiten het centrale deel van het gebied (o.a. Andreas Hal en omgeving). Hierdoor is er meer ruimte beschikbaar voor consumenten/kortparkeerders in dit centrale deel van het gebied (o.a. Molenweg-Markt- Kalverstraat.
   - In combinatie hiermee zou de parkeerrouting in het gebied verbeterd kunnen worden o.a. door een duidelijke bewegwijzering met een onderscheid in kort- en langparkeren.
3. Mede door de voorgaande maatregelen ontstaan er mogelijkheden voor het verbeteren van de verblijfskwaliteit van het centrumgebied.
   - Het gebied is nu erg “stenig”. Er zou gezocht moeten worden naar mogelijkheden om het gebied te “vergroenen” wat het verblijfsklimaat verbetert en wat ook nodig is in verband met het veranderende klimaat. Vergroenen helpt tegen hittestress en wateroverlast als maatregelen klimaatadaptatie.
   - Het is belangrijk dat er in het gebied meer ruimte wordt gemaakt voor (gezellig) verblijven/terrassen in combinatie het uitbreiden van de vestigingsmogelijkheden voor horeca.
4. Bij het herinrichten van het gebied zou gewerkt kunnen worden aan een samenhangende thematische inrichting van het centrumgebied in samenhang met het gebied Haven (bijvoorbeeld met het thema maritieme historie) en gezamenlijke evenementen. Hierdoor zouden de kansen die de horeca aan de Haven biedt voor het centrum en omgekeerd beter kunnen worden benut.

Het oplossen of verbeteren van de zwakke punten wordt in het navolgende uitgewerkt

1 HET VERKEERSVEILIGER EN BETER OVERSTEEKBAAR MAKEN VAN DE MOLENWEG

- De Molenweg heeft momenteel een dubbelfunctie:
  - Het is een weg door het centrumgebied, gericht op verblijven: 80% van de personenauto's in dit gebied heeft herkomst of bestemming in het gebied (bestemmingsverkeer) .
  - De Molenweg heeft echter ook een stroomfunctie voor doorgaand verkeer. Het betreft vooral doorgaand vrachtverkeer blijkt uit onderzoek. Van het vrachtverkeer is bijna 70% doorgaand verkeer. Op het drukste uur betreft het 19 grote vrachtwagens per uur.
- Dat deze 2 functies zijn gecombineerd op de Molenweg, waar de maximumsnelheid 50 km/uur is en er veel doorgaande vrachtwagens zijn leidt tot problemen m.b.t. de oversteekbaarheid en een ervaren gevoel van verkeersonveiligheid.
- Een lager snelheid van het verkeer kan deze situatie verbeteren. Dit kan door het instellen van een 30 km/u zone en daarbij passende inrichting van de weg:
- Zolang het noodzakelijk is dat er (doorgaand) vrachtverkeer door het centrum moet blijven rijden zou de Molenweg kunnen worden ingericht volgens het inrichtingsprincipe *GOW30.* Dit is een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 30 km/u. Hierbij wordt de verblijfsfunctie en de stroomfunctie gecombineerd. De lagere maximumsnelheid maakt wel dat de weg beter oversteekbaar is en dat de route onaantrekkelijk wordt voor doorgaand vrachtverkeer, waardoor men het mogelijk zal gaan mijden.







Basis voor inrichting van de Molenweg conform GOW30 betreft

- Klinkerverharding, afwijkende kleur fietsstrook/rijbaan en de breedte van de fietsstroken zijn essentieel voor het slagen van de GOW30 inrichting.
- Ter hoogte van plekken waar veel oversteek bewegingen zijn wordt het wegprofiel van fietsstrook – rijbaan – fietsstrook doorbroken. Dat gebeurt door het gehele profiel in 1 kleur uit te voeren, bij voorkeur roodachtig. Het gemotoriseerde verkeer krijgt dan het idee dat de rechtstand wordt doorbroken en dat er wat gebeurt op de plek. Dit verhoogt de attentie op overstekende voetgangers en komt het de verkeersveiligheid ten goede.

1 HET VERKEERSVEILIGER EN BETER OVERSTEEKBAAR MAKEN VAN DE MOLENWEG

De uiteindelijke doelstelling voor het verbeteren van de Molenweg is het sterk terugdringen/vermijden van het (doorgaand) vrachtverkeer, vooral van en naar het zuiden. Inwoners en ondernemers ervaren hier overlast van en een onveilig gevoel.

Ook de vrachtwagenchauffeurs vinden het niet prettig om over de Molenweg te rijden, omdat men bang is om iemand te raken. Omdat het vrachtwagens van slechts een beperkt aantal bedrijven betreft, zou in samenspraak met de bedrijven kunnen worden onderzocht hoe de gewenste doelstelling – geen doorgaand vrachtverkeer meer op de Molenweg- kan worden bereikt.

- Een eerste stap hierbij is het instellen van de GOW 30 inrichting. Vrachtwagens zijn hierin nadrukkelijk te gast en worden gedwongen langzamer te rijden, wat leidt tot langere reistijd. Dit zal mogelijk voor een aantal vrachtwagen chauffeurs een reden kunnen zijn om een andere route te rijden.
- Molenweg is echter, zelfs met enige vertraging, in de meeste gevallen nog steeds de snelste route.
  - De route via Brachterbeek (Kloosterstraat – Kempweg – Stationsweg, Rijksweg is verboden voor doorgaand vrachtverkeer en daarom geen alternatief.
  - Ook het gebruiken van de route, bijvoorbeeld via Hoofdstraat – Havenstraat – Tipstraat – Stevensweerterweg is ongewenst.
- Het enige echte alternatief voor vrachtverkeer vanaf Koeweide, van een naar het zuiden, is de langere route Koeweide naar het zuiden via de Haverkamp – Kloostestraat naar de A2 en dan via de A2 een route naar het Zuiden kiezen. Het is van belang dat hierbij wordt onderzocht of de rotonde Haverkam-Kloosterstraat goed geschikt is om de bocht van 270 graden te maken voor de vrachtwagens van en naar Haverkamp.





1 HET VERKEERSVEILIGER EN BETER OVERSTEEKBAAR MAKEN VAN DE MOLENWEG

Het gegeven dat de route via de A2 het enige alternatief lijkt voor de Molenweg voor vrachtverkeer vanaf Koeweide naar het zuiden, komt mede ook voort uit het feit dat voor de route door Brachterbeek een verbod is ingesteld voor doorgaand vrachtverkeer.

Wanneer gekozen wordt om de overlast van het doorgaand vrachtverkeer op de Molenweg te stoppen, zal het doorgaand vrachtverkeer via de route via de A2 moeten worden geleid door een verbod voor doorgaand vrachtverkeer vanaf de rotonde aan de Hoofdstraat en vanaf de rotonde Molenweg – Sint Joosterweg.

Voor het vrachtverkeer vanaf Koeweide zijn dan de volgende routes beschikbaar:

- <u>Naar het noorden</u> Koeweide via Haverkamp → Rotonde → Kloosterstraat → oprit A2 richting Maasbrug/Weert.
- <u>Naar het zuiden A2 of noordoosten A73</u>:

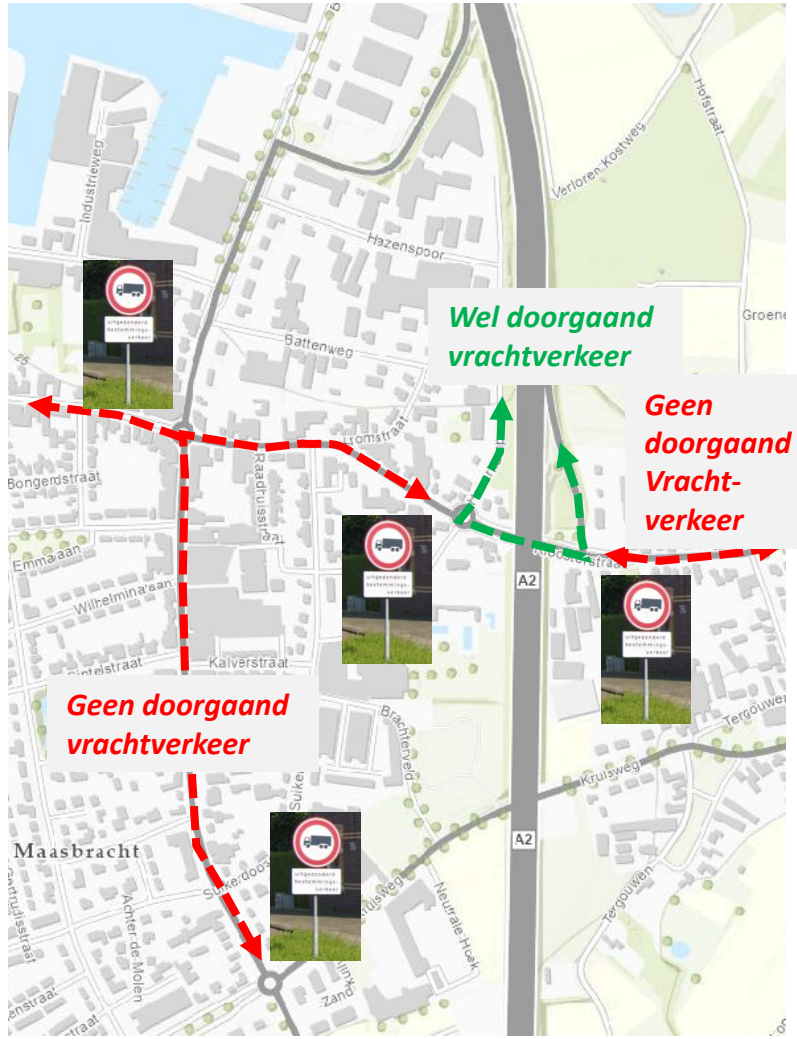
  Koeweide via Haverkamp → Rotonde
  Kloosterstraat → oprit A2 richting Maasbrug/Weert
  41-Grathem/Ittervoort → linksaf N273 → linksaf oprit A2:

  → door naar zuiden A2- Maastricht

  → door naar A73: afrit 44 (ei van Sint Joost) → N276 →

  → afrit 22 - A73 op.
- <u>Extra t.o.v. via Molenweg –Sint Joostweg:</u> afstand 10,8 km, extra reistijd ca 8 minuten (zonder file – zonder vertraging Molenweg)





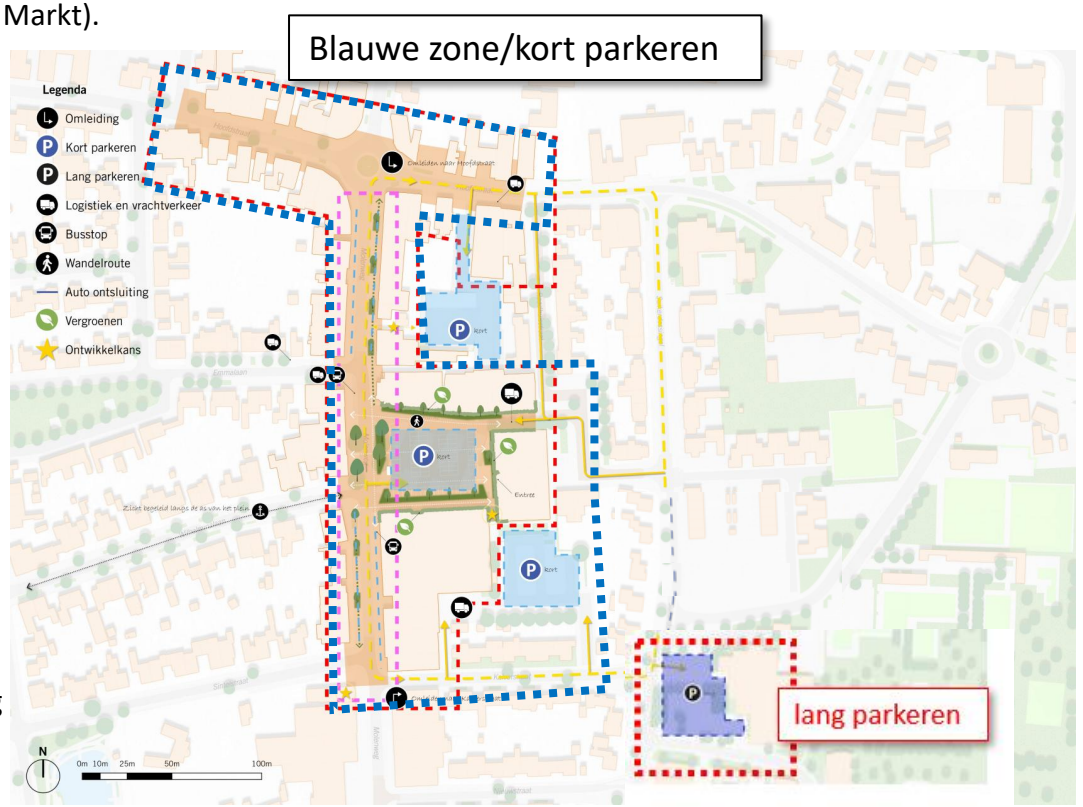
Een eerste overleg over deze optie is gevoerd met de bedrijven op Koeweide. Het is van belang om dit verder uit te werken in zorgvuldige samenspraak met de ondernemers die gevestigd zijn op Koeweide ten aanzien van eventuele randvoorwaarden voor invoering, een zorgvuldig en voorzienbaar traject van invoering en het oplossen van eventuele obstakels op de nieuwe route. Ook zal voor het noodzakelijke verkeersbesluit, het belang van het weghalen van het doorgaand vrachtverkeer op de Molenweg nader moeten worden onderbouwd.

2 HET VERMINDEREN VAN DE PARKEERDRUK

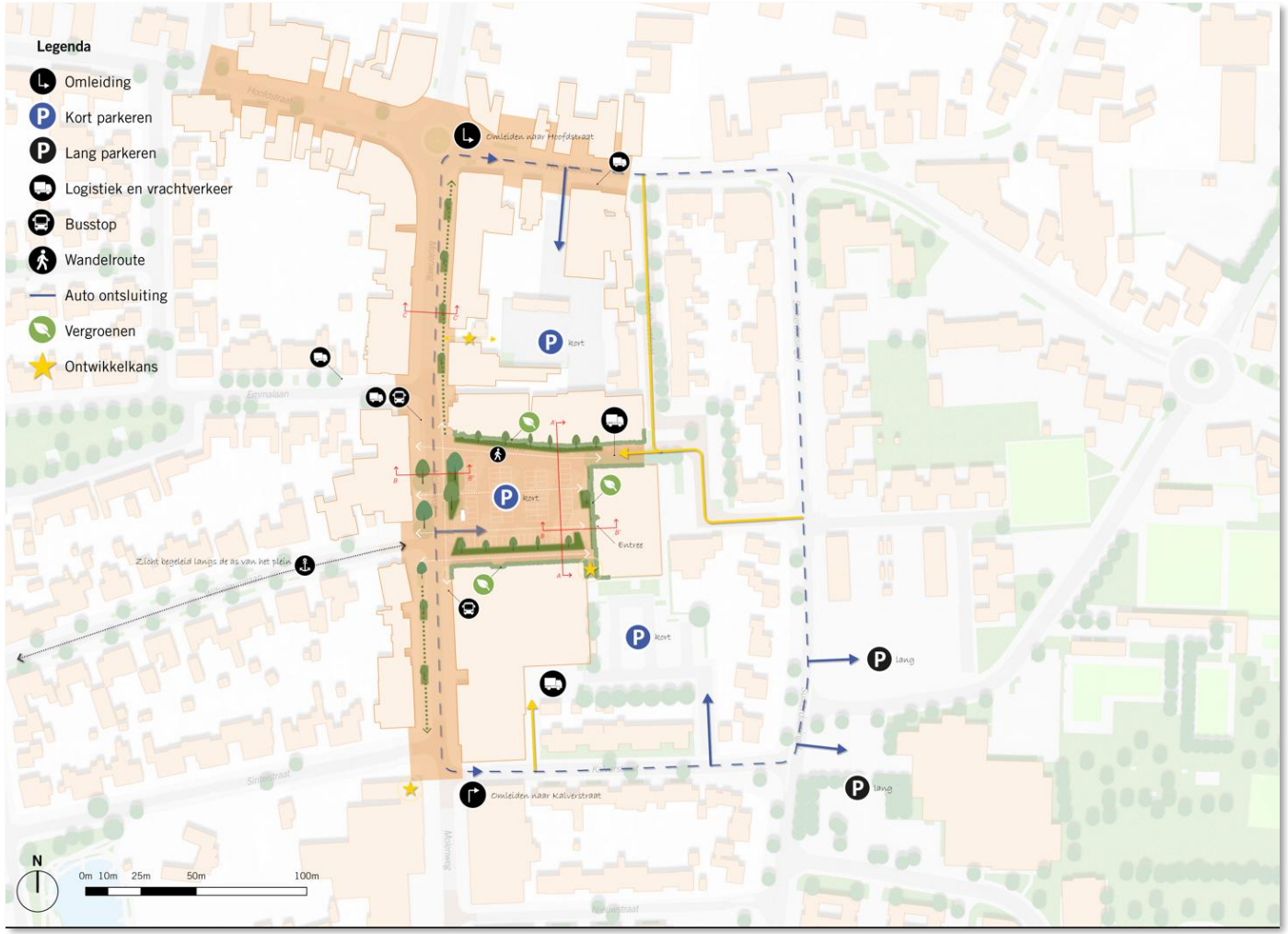
Het verminderen van de (gevoelde) parkeerdruk in het centrale deel van het centrumgebied (Molenstraat - Markt).

Dit zou gerealiseerd kunnen worden door het instellen van een blauwe zone-gebied voor kort parkeren in het directe centrumgebied en (het uitbreiden van) locaties voor langparkeren daarbuiten (o.a. omgeving Andreashal), in combinatie met een goed bewegwijzerde parkeerroute.

- Op deze wijze wordt het parkeren door werkers (>2 uur), gescheiden van het parkeren door bezoekers/consumenten in het centrum < 2 uur). Hierdoor komen er meer parkeerplaatsen in het directe centrumgebied beschikbaar voor bezoekers/consumenten.
- Op basis van de gegevens uit het parkeeronderzoek waarin is gemeten wat het aandeel langparkeerders is, leidt dit tot extra beschikbare parkeerplaatsen voor consumenten in de Molenweg en op de markt. Het betreft ca. 50 beschikbare parkeerplaatsen indien de maatregel voor 50% wordt nageleefd
- Naleving/controle zou kunnen plaatsvinden via een rondje per dag door de boa's, waarbij steekproefsgewijs iedere dag een aantal parkeerterreinen wordt gecontroleerd. Ervaring elders laat zien dat dit al afdoende is om een serieus effect te zien bij een beperkte inzet van boa's en dus beperkte kosten.
- Het verbeteren van de parkeerrouting in het gebied (Molenweg – Hoofdstraat – Suikerdoossingel – Kalverstraat – Molenweg) o.a. door een duidelijke bewegwijzering, met een onderscheid in kort en lang parkeren.
- Het optimaliseren van de inrichting van de Markt, waardoor het gemakkelijker manoeuvreren is op de Markt en er meer parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De huidige schuine inrichting is praktisch gezien niet optimaal.



3 HET VERBETEREN VAN DE VERBLIJFSKWALITEIT



Het verbeteren van de verblijfskwaliteit van het centrumgebied, kan worden gerealiseerd door onder andere de volgende maatregelen.

- Het inrichten van de Molenweg volgens GOW30 (lagere snelheid, meer veiligheid + meer ruimte voor fietsers/voetgangers.
- Het vergroenen van de Molenweg en de Markt:
  - Groenelementen + maatregelen klimaatadaptatie: vergroenen + wateropvang
  - Het maken van ruimte voor (gezellig) verblijven/ terrassen waarbij de ruimte geschikt blijft voor Kermis en weekmarkt e.d.
  - Aanpassen bevoorradingsroute Lidl
  - Het verplaatsen van de bushalte
- Het toevoegen van thematische inrichtingselementen in het gebied, in samenhang met horecagebied Haven

- Hierbij zouden gewerkt kunnen worden met Inrichtingsprincipes voor de inrichting van het gebied en voor inrichtingselementen. In het navolgende zijn deze inrichtingsprincipes uitgewerkt voor 3 deelgebieden van het gebied:
  - De Markt
  - De Molenweg ter hoogte van de Markt
  - De overige Molenweg

- We stellen voor dat voor tot daadwerkelijke herinrichting wordt overgegaan, de inrichtingsprincipes worden besproken/afgestemd met ondernemers en bewoners om op basis daarvan, op basis van en participatie-aanpak tot een “echt” ontwerp (wat – waar en hoe) te komen en tot een fasering van de uitvoering van het (door de gemeenteraad vastgestelde) ontwerp: *wat moet eerst en wat kan later (ook financieel).*

RUIMTELIJKE UITWERKING VISIE: HUIDIGE SITUATIE MARKT

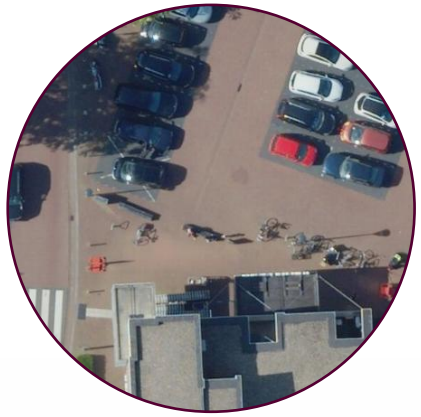
Rommelige wandelroutes



Versteende uitstraling weinig verblijfsruimte



Inefficiënte inrichting Plein

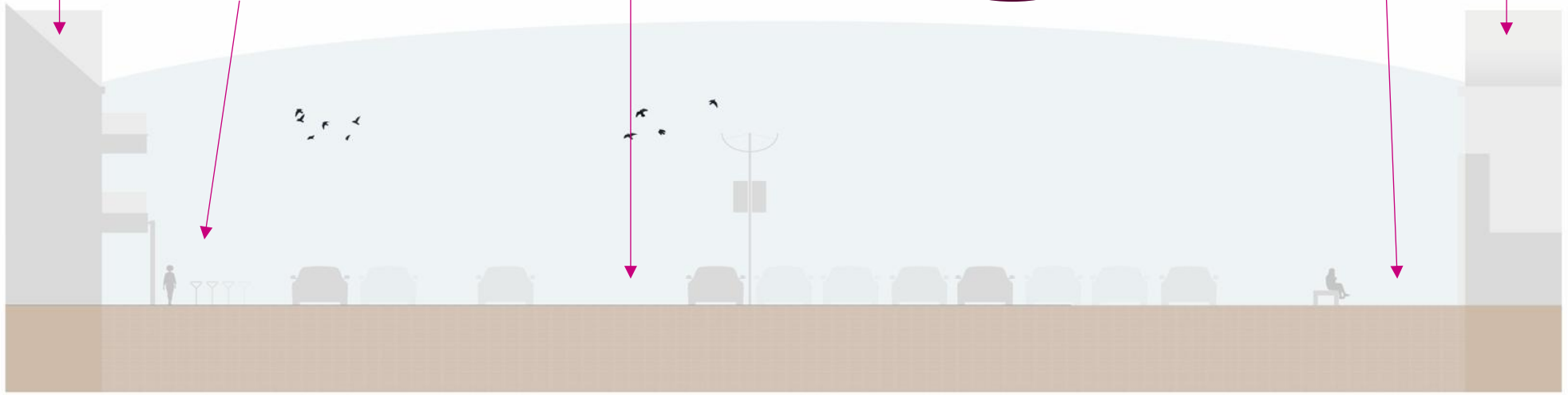


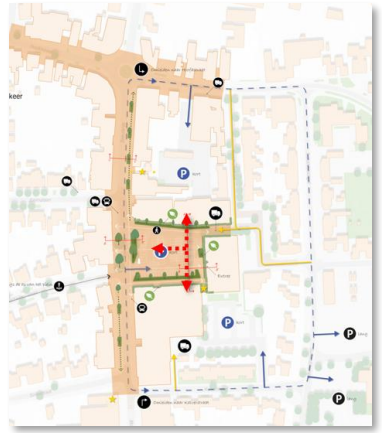
Ruimte voor laden en lossen weinig ruimtelijke kwaliteit



Jumbo

Lidl





De versteende markt biedt weinig natuurlijke waarde en verblijfs-kwaliteit, auto's en vrachtwagens domineren het straatbeeld.
De huidige inrichting is niet overal goed toegankelijk voor mensen met een beperking.

RUIMTELIJKE UITWERKING VISIE: *KORTE TERMIJN INGREPEN*

Nestkastjes



Kleinschalige regentuintjes



Vergroenen masten

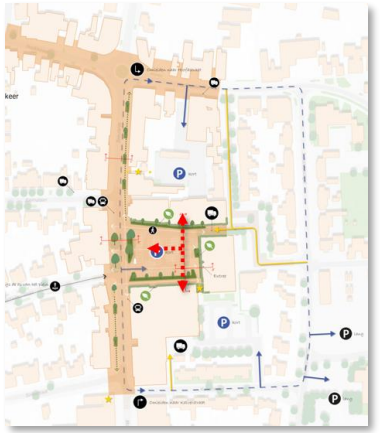


Mobiele plantenbakken met zitranden



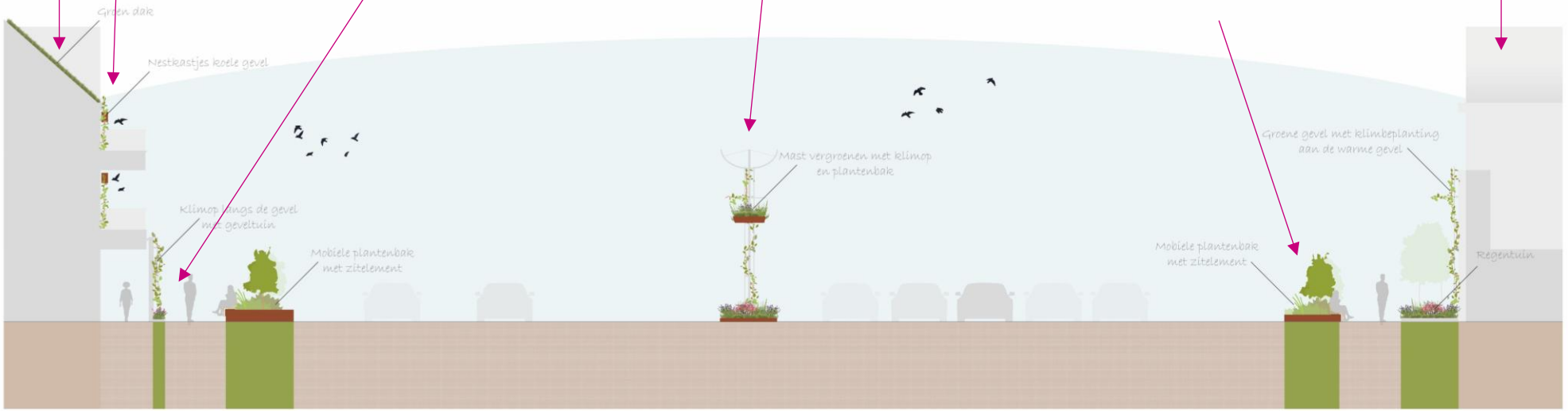
Beplanten gevels





Jumbo

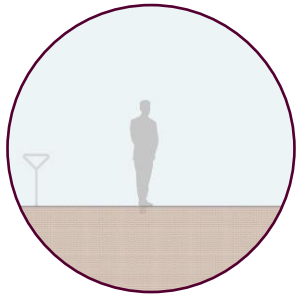
Lidl



Laagdrempelige ingrepen die de verblijfskwaliteit verbeteren en natuurlijke waarde toevoegen.

RUIMTELIJKE UITWERKING VISIE: *LANGE TERMIJN INGREPEN*

Wandelruimte voor iedereen



Permanent groen met zitgelegenheid



Efficiëntere inrichting parkeren

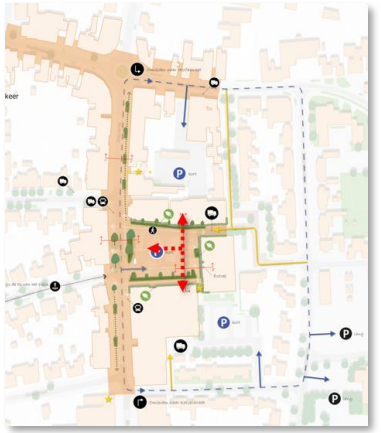


Mobiele plantenbakken met zitranden



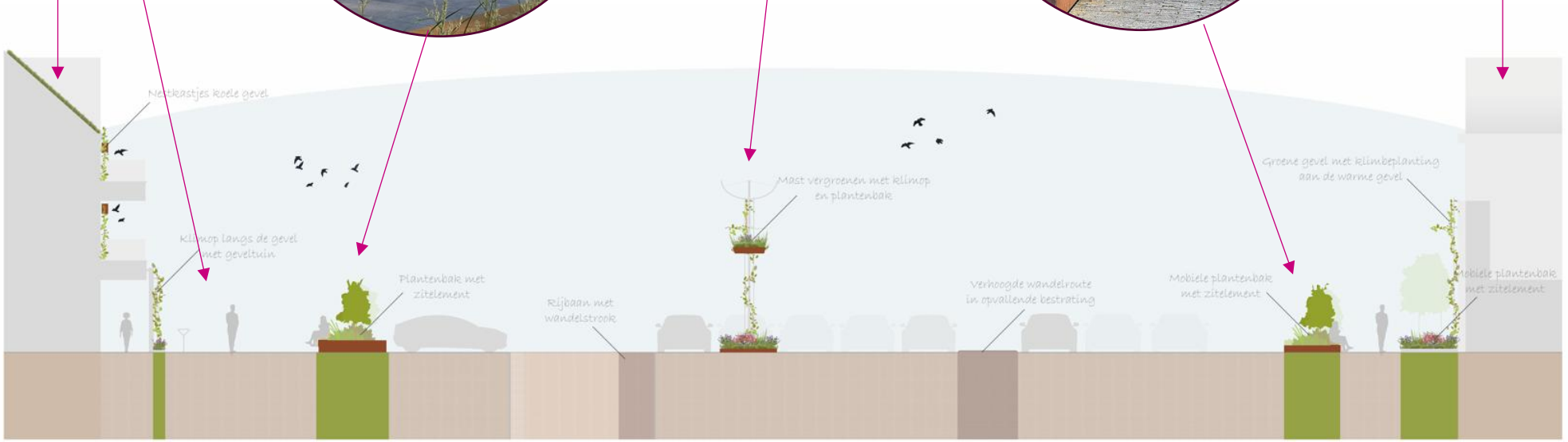
Permanente regentuinen





Jumbo

Lidl



Permanente ingrepen die groenbeleving, verblijfskwaliteit en klimaatdoelen structureel versterken.

RUIMTELIJKE UITWERKING VISIE : HUIDIGE SITUATIE MOLENWEG - GEMEENTEHUIS

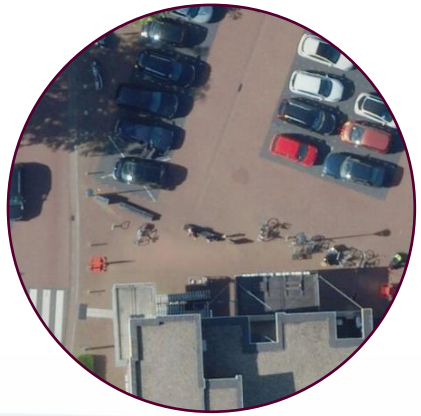
Versteende uitstraling
weinig verblijfsruimte



Rand met de Molenweg
vormt een harde begrenzing van de
Markt

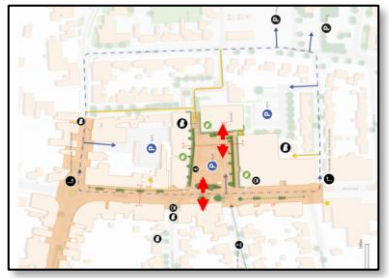


Inefficiënte
inrichting Plein



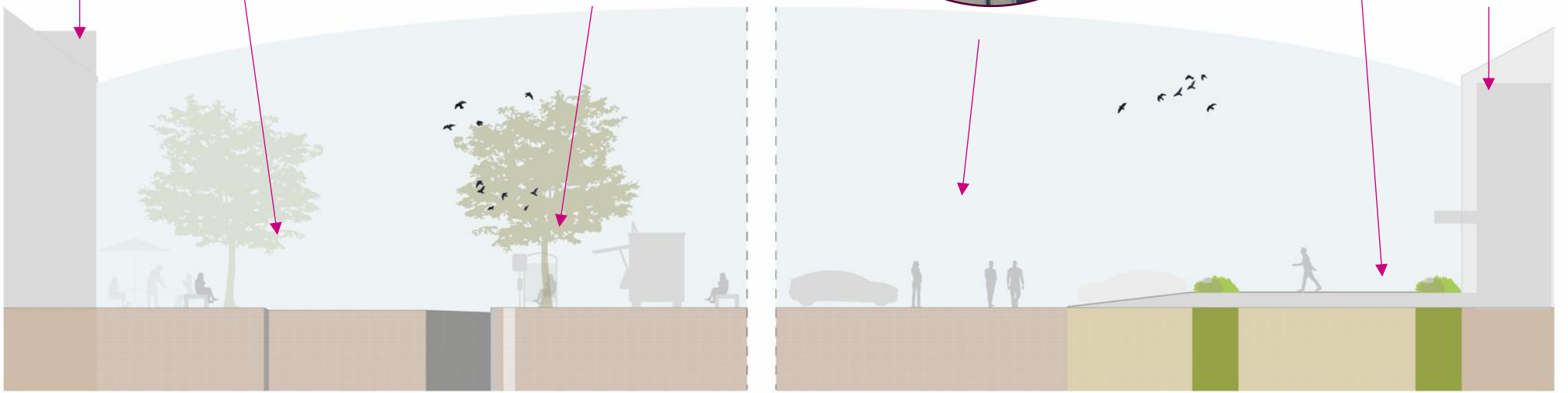
Bordes gemeentehuis heeft weinig
kwaliteit en is niet representabel





Winkels

Gemeentehuis



De Molenweg vormt een harde grens voor de Markt, onderbreekt wandelroutes en mist verblijfskwaliteit. Het gebied heeft potentie voor transformatie naar een groener en aantrekkelijker winkelgebied.

RUIMTELIJKE UITWERKING VISIE: *KORTE TERMIJN INGREPEN*

Vergroenen met ondiepe geveltuintjes



Multifunctionele Afscheiding terras



Mobiele plantenbakken met zitranden

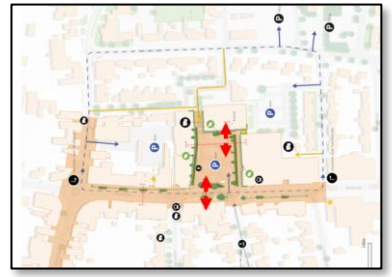


Vergroenen bordes met geveltuintjes



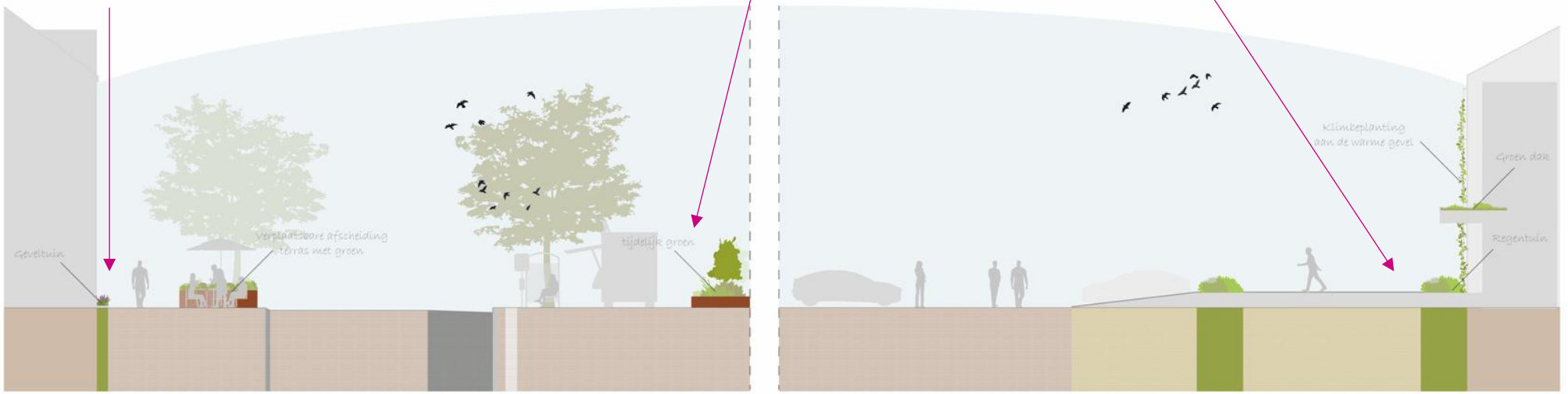
Beplanten gevels





Vergroenen daken





Laagdrempelige ingrepen die het wandel- en verblijfsklimaat verbeteren door het toevoegen van groen en zitgelegenheid.

RUIMTELIJKE UITWERKING VISIE: *LANGE TERMIJN INGREPEN*

Vergroenen met ondiepe geveltuintjes



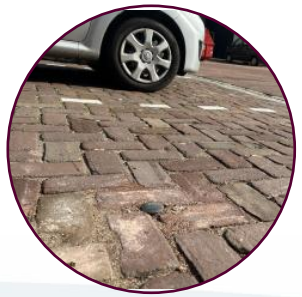
Oversteek voetganger vriendelijk
Bushalte verplaatsen



Boomspiegels in plantenbakken met zitranden



Efficiëntere Inrichting

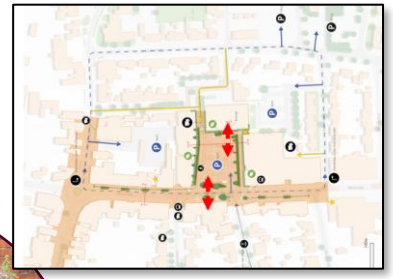


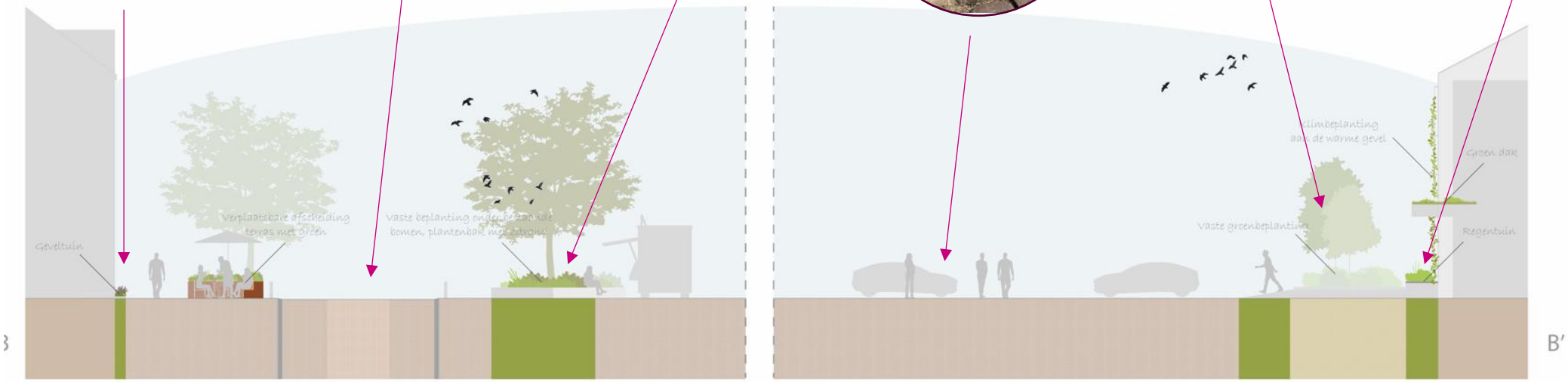
Verder vergroenen bordes met permanente regentuinen



Vergroenen bordes met geveltuintjes







Permanente ingrepen die beiden zijden van de Molenweg verbinden en de openbare ruimte vergroenen voor een beter winkelklimaat

RUIMTELIJKE UITWERKING VISIE: HUIDIGE SITUATIE MOLENWEG

Weinig kwaliteit
langs winkelgevels



Versteende uitstraling
weinig verblijfsruimte



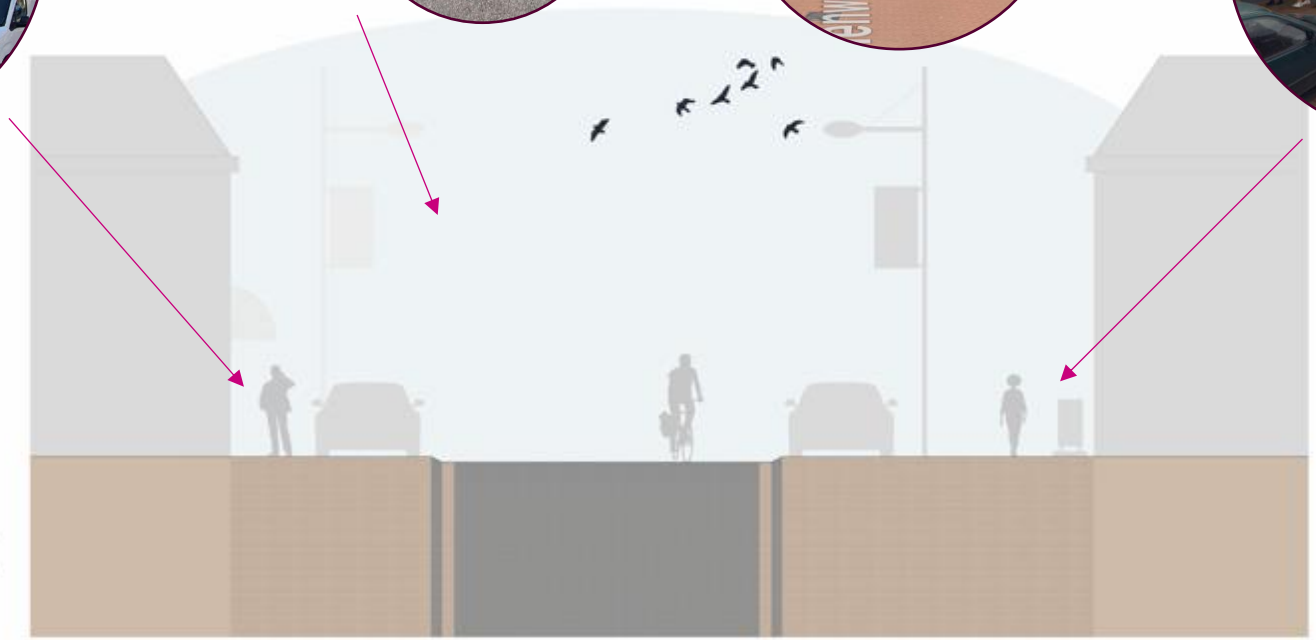
(Vracht) verkeer domineert
de straat



Groenkwaliteit
ontbreekt







De Molenweg bezit weinig natuurlijke waarde en verblijfskwaliteit, verkeer domineert het straatbeeld en tast de winkelervaring aan.

RUIMTELIJKE UITWERKING VISIE: KORTE TERMIJN INGREPEN MOLENWEG

Parkeren in halfverharding



Vergroenen lantarenpalen



Enkele parkeerplaatsen vervangen voor groen met zitrand

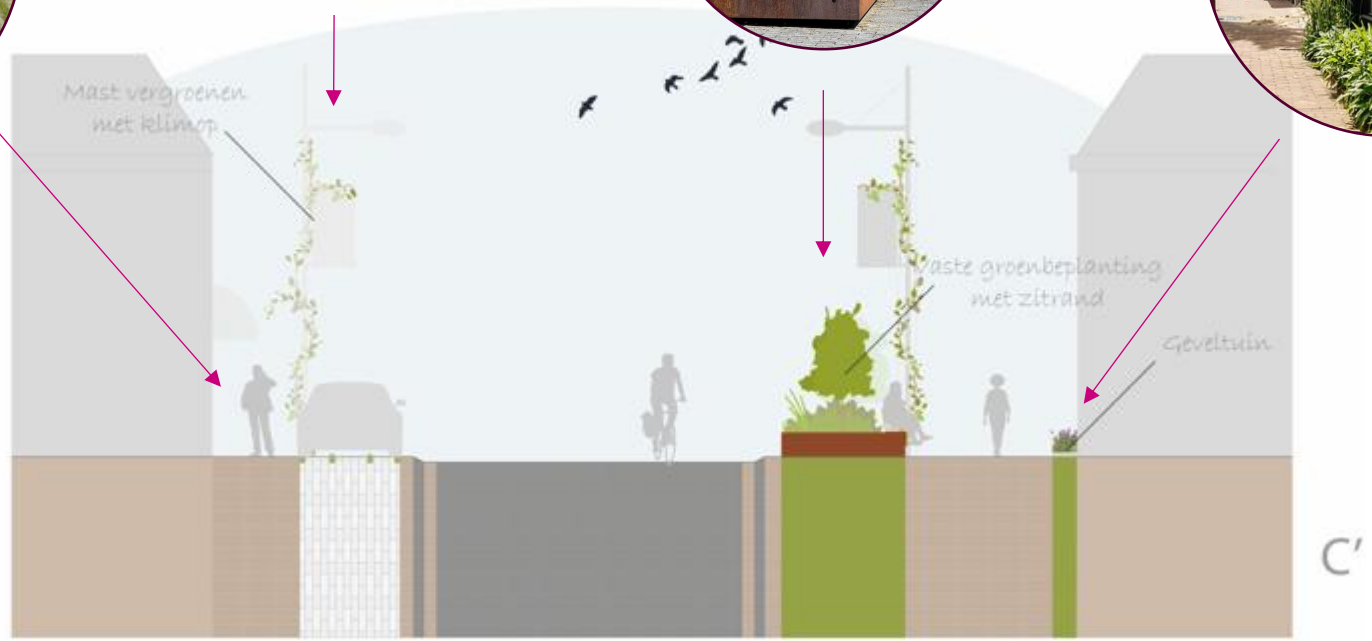


Ondiepe geveltuintjes



Fietsvlonders







Laagdrempelige ingrepen die de verblijfskwaliteit verbeteren en natuurlijke waarde toevoegen voor een fijner winkelklimaat.

RUIMTELIJKE UITWERKING VISIE: LANGE TERMIJN INGREPEN MOLENWEG

Parkeren in halfverharding



Asfalt vervangen door klinkers met fietsstroken

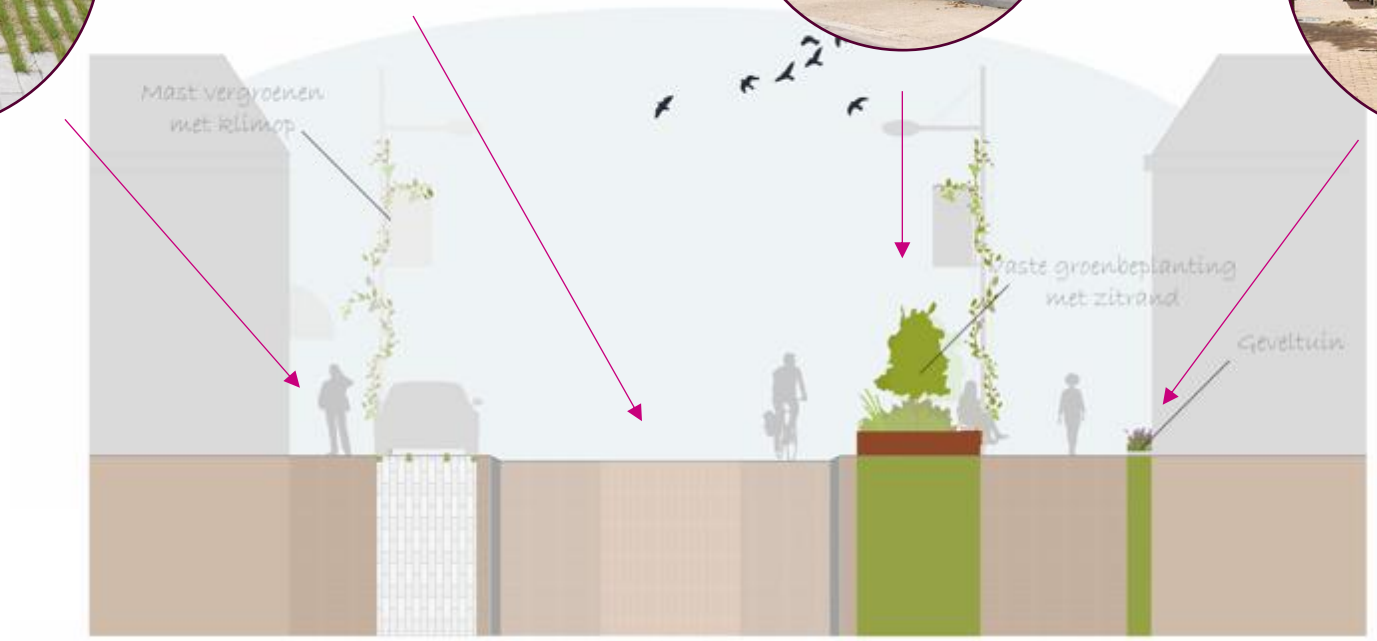


Permanent groen met zitrand en fietsparkeren



Ondiepe geveltuintjes







Aanpassing van het wegprofiel om de snelheid te beperken tot maximaal 30 km/u en meer ruimte voor fietsers en verblijf te creëren.

3 HET VERBETEREN VAN DE VERBLIJFSKWALITEIT

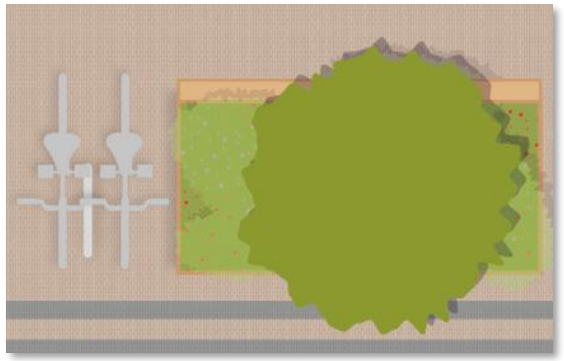
In de in het voorgaande beschreven inrichtingsprincipes, wordt gewerkt met een aantal elementen. Het betreft:

- Groen elementen/vlakken;
- Goede-duidelijke routes voor voetgangers;
- Ruimte voor terrassen;
- Logische plekken en elementen voor fietsparkeren.

Om de ruimte efficiënt te benutten is het ven belang mogelijkheden voor combinaties te gebruiken.

Elementen zoals hiernaast weergegeven, bieden. De elementen hebben een lengte van ongeveer 1 parkeervak en zouden op verschillende locaties kunnen worden ingepast op de Molenstraat.

Een combinatie van groen, fietsparkeren en zitplaatsen

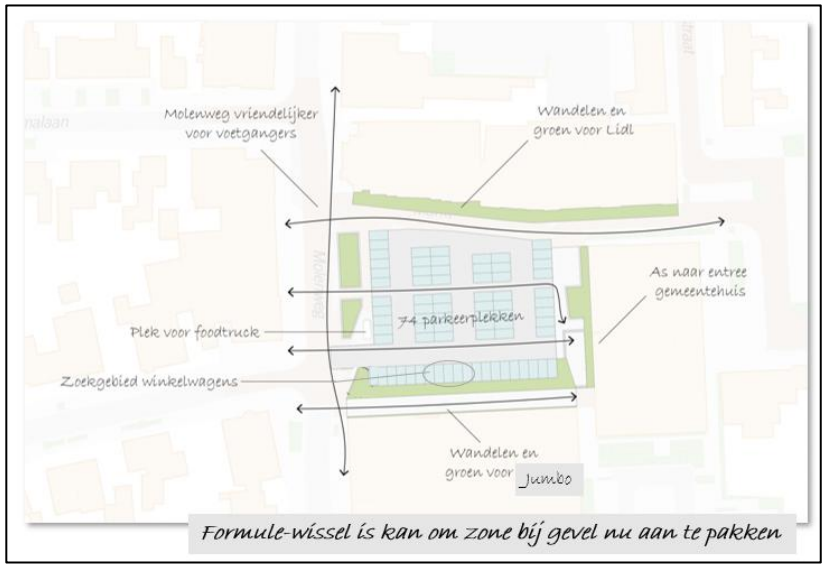


De Markt heeft momenteel een specifieke “schuine” inrichting. Het blijkt dat deze inrichting niet optimaal is m.b.t. de het gebruiksgemak (in en uitrijden van de Markt en het rijden over de Markt en zoeken parkeerplaatsen.

Door de indeling van de Markt “rechter” te maken inrichting zou het gebruik geoptimaliseerd kunnen worden en zou meer ruimte voor inrichtingselementen/groen kunnen ontstaan. De optimalisatie zou kunnen leiden tot:

- Hoeveelheid parkeerplaatsen
- Gebruiksgemak parkeren
- Op- en afrijden

Om dit te kunnen realiseren is het van belang om de bevoorrading van de Lidl aan te passen zodat de vrachtwagen voor bevoorrading niet meer over de Markt hoeft te rijden.



AANPASSEN BEVOORRADING LIDL

De bevoorrading van Lidl loopt momenteel over de Markt heen. Hierdoor moet de hele noordelijke zijde van de Markt vrij gehouden worden voor de vrachtwagens die de Lidl bevoorraden. Dit is niet de gewenste situatie. In overleg met Lidl is gekomen tot mogelijkheden voor een andere vorm van bevoorrading, waardoor de vrachtwagens niet meer over de hele Markt hoeven te rijden en er veel ruimte wordt vrijgespeeld op de Markt. Er zijn hiervoor twee mogelijkheden.

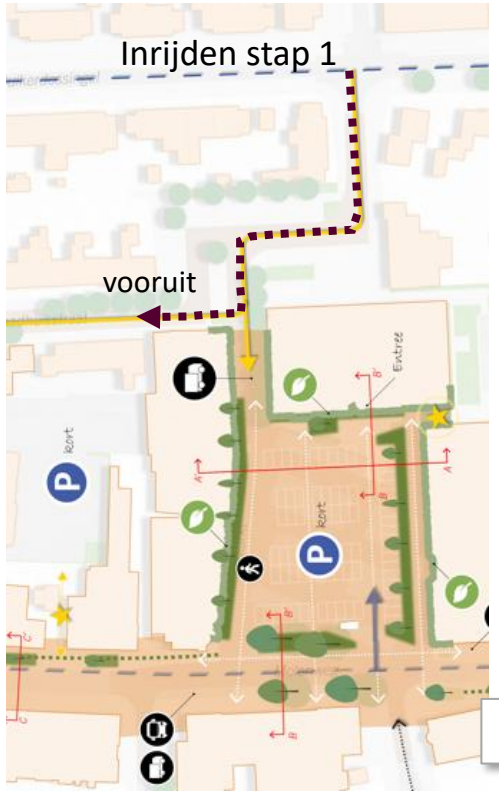
1. Bevoorraden aan de Raadhuisstraat, een nieuwe bevoorradingsingang gekoppeld aan een geplande verbouwing van het pand, waardoor de vrachtwagen niet hoeft terug te zetten op de Markt. Dit gaat ten koste van 3 parkeerplaatsen in de Raadhuisstraat.
2. Bevoorraden op de huidige locatie in het pand, maar met een andere aanrijroute via de Raadhuisstraat, waarvoor de vrachtwagen een klein stukje achteruit moet terugzetten op een klein deel van de Markt. Dit gaat ten koste van 6 parkeerplaatsen in de Raadhuisstraat.

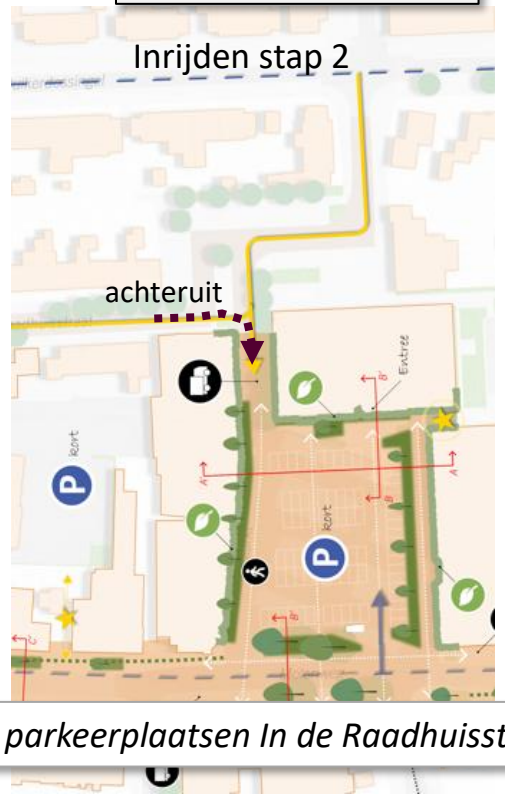
Mogelijkheid 1

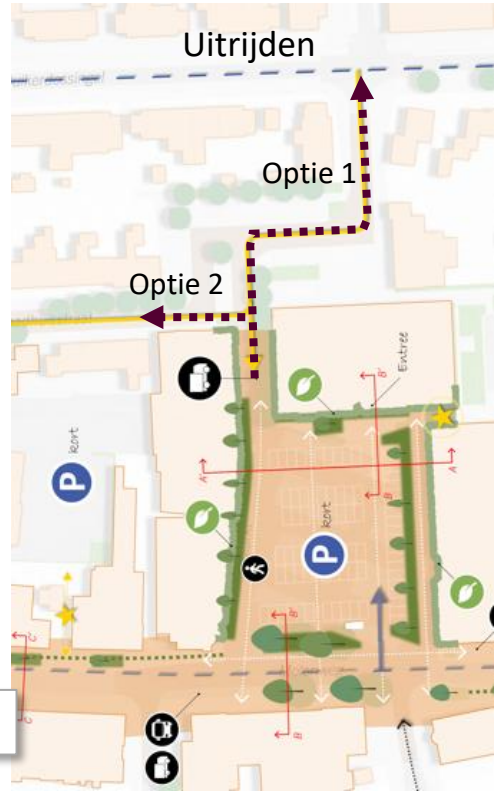


Kost 3 parkeerplaatsen in de Raadhuisstraat

Mogelijkheid 2







Kost 6 parkeerplaatsen In de Raadhuisstraat

LOCATIE BUSHALTE – VARIANTEN

Huidige bushalte ter hoogte van de markt ligt precies op een punt waar sprake is van uitwisseling. De bushalte ligt daardoor op een ongunstige locatie om als we als doel hebben de verblijfskwaliteit te verbeteren.



Uitgangspunten ontwerpprincipes

- **Gebaseerd op voorlopige inrichtingskenmerken GOW 30 en ASVV (CROW)**
- **Bus halteren op de rijbaan (uitgangspunt)**
- **Bushalte bij voorkeur niet op kruispunten en t-splitsingen**

1. Zuidzijde Jumbo



- Oostelijke halte: blinde gevel Jumbo (geen hinder, sterker er komen geen auto's voor te staan dus betere herkenbaarheid Jumbo
- Westelijke halte: t.h.v "Effe Zonne" en "Mets". "Effe Zonne" heeft geen terras nodig dus weinig hinder. "Mets" heeft wel terras, maar hinder lijkt beperkt omdat de halte meer noordelijke gelegd kan worden.
- *Gaat ten kosten van 9 parkeerplaatsen*

2. Ten noorden van Emmalaan

- Oostelijke halte: past tussen oprit woonhuis en "café Don Kiesjot"
- Westelijke halte: past tussen "bakker Dieteren" en "Casa Bellas"
- *Gaat ten kosten van 10 parkeerplaatsen*



3. Haltekom westzijde laten liggen

- Haltekom westzijde laten liggen: hier kan informeel ook laden en lossen plaatsvinden.
- Oostelijke halte: t.h.v blinde gevel Jumbo, is o0ok een oplossing voor deel laden en lossen

- Gaat ten kosten van 5 parkeerplaatsen

TOTAAL EFFECT MAATREGELEN OP AANTAL PARKEERPLAATSEN

	Markt	Molenweg (centrumdeel)	Raadhuisstraat	*totaal centrumdeel*
aantal parkeerplaatsen huidige situatie	72	53	38	***163***
effect op aantal parkeerplaatsen van				
S maatregelen: vergroenen Markt	0			
S en L maatregel: vergroenen/aanpassen Molenweg ten noorden markt		-5		
S en L maatregel: vergroenen/aanpassen Molenweg ten zuiden markt		-4		
verplaatsen bushaltes thv Plus		-5		
effect op aantal parkeerplaatsen van				
L maatregel: aanpassen indeling Markt	2			
effect op aantal parkeerplaatsen van				
aanpassen laden en lossen ten noord westen gemeentehuis (raadhuisstraat)			-6	
Totaal effect maatregelen	**74**	**39**	**32**	***145***
effect maatregel instellen kortparkeren in centrumdeel + parkeerroute met kort en lang parkeren bij				
25% minder langparkeerders centrumgebied				***25***
50% minder langparkeerders centrumgebied				***50***
Totaal effect maatregelen				
bij 25% minder langparkeerders				***170***
bij 50% minder langparkeerders				***195***

NB: De parkeerterreinen in het centrum hebben als geheel sowieso nog behoorlijk wat vrije (rest) capaciteit.

- Op dit moment telt het centrumgebied 163 parkeerplaatsen (excl. Lidl/Hubo)
- De inrichtingsmaatregelen (vergroenen – meer verblijfsruimte – anders bevoorraden Lidl kosten 20 parkeerplaatsen
- Het beter inrichten van de Markt levert (minimaal 2 en maximaal 6) parkeerplaatsen extra op
- Het instellen van een blauwe zone levert bij 25% naleving 25 beschikbare parkeerplaatsen op voor consumenten en bij 50% naleving ca 50 parkeerplaatsen
- Per saldo neemt het aantal beschikbare parkeerplaatsen
  - bij 25% naleving blauwe zone: met 7 parkeerplaatsen toe
  - Bij 50% naleving blauwe zone: met 32 parkeerplaatsen

5 HET BIEDEN/BORGEN VAN RUIMTE VOOR ONDERNEMERS

- Maasbracht heeft momenteel relatief veel centrumfuncties - winkels horeca en diensten - in het centrumgebied .
- Het is van belang om voldoende ruimte voor deze centrumfuncties te behouden door:

  - Daarom zou het omzetten van bedrijfspanden woningen op de begane grond in de Molenweg tussen de Nieuwstraat/Parklaan en de rotonde niet gestimuleerd en zo mogelijk beperkt moeten worden.

  - Wonen op verdieping zou verruimd kunnen worden, zodat meerdere kleinere woningen op verdieping mogelijk zouden kunnen zijn, mits ze aan het bouwbesluit voldoen.

  - Op dit moment in het centrumgebied overal horeca categorie 1 mogelijk: *een horecabedrijf, dat qua exploitatievorm aansluit bij winkelvoorzieningen en waar naast overwegend niet ter plaatse bereide kleinere etenswaren en in hoofdzaak alcoholvrije drank worden verstrekt.*
  - Het is gewenst dit uit te breiden met Horeca categorie 2: *een inrichting die geheel of in overwegende mate gericht is op het verstrekken van maaltijden of etenswaren die ter plaatse genuttigd plegen te worden. Daaronder worden begrepen: cafetaria/snackbar, fastfood en broodjeszakenlunchroom, konditorei, ijssalon/ijswinkel koffie en/of theeschenkerij, afhaalcentrum, eetwinkels, restaurant.*

5 HET BETER BENUTTEN VAN DE KANSEN DIE HORECA AAN DE HAVEN BIEDT VOOR HET CENTRUM EN OMGEKEERD

Maasbracht heeft twee gebieden die voor consumenten interessant en van belang zijn:

- het centrumgebied met vooral winkels en ook horeca
- Het havengebied aan de Maas, met vooral horeca en terrassen met zicht op het water

Fysiek zijn beide gebieden niet te koppelen

- De afstand tussen beide gebieden is 400 – 600 meter
- Vanuit het centrumgebied is de haven niet zichtbaar
- Ook vanuit de Haven is het centrumgebied niet zichtbaar

Toch zouden beide gebieden meerwaarde kunnen hebben voor elkaar en voor Maasbracht. Omdat een echte koppeling niet kan is dit alleen mogelijk door

- gezamenlijk activiteiten te organiseren;
- in de inrichting van het openbaar gebied in beide gebieden een gezamenlijk thema te hanteren (zoals water, binnenvaart e.d.) en in beide gebieden naar elkaar te verwijzen, met borden gekoppeld aan het thema.

Vanuit de Haven naar het centrumgebied







Vanuit het centrumgebied naar de Haven

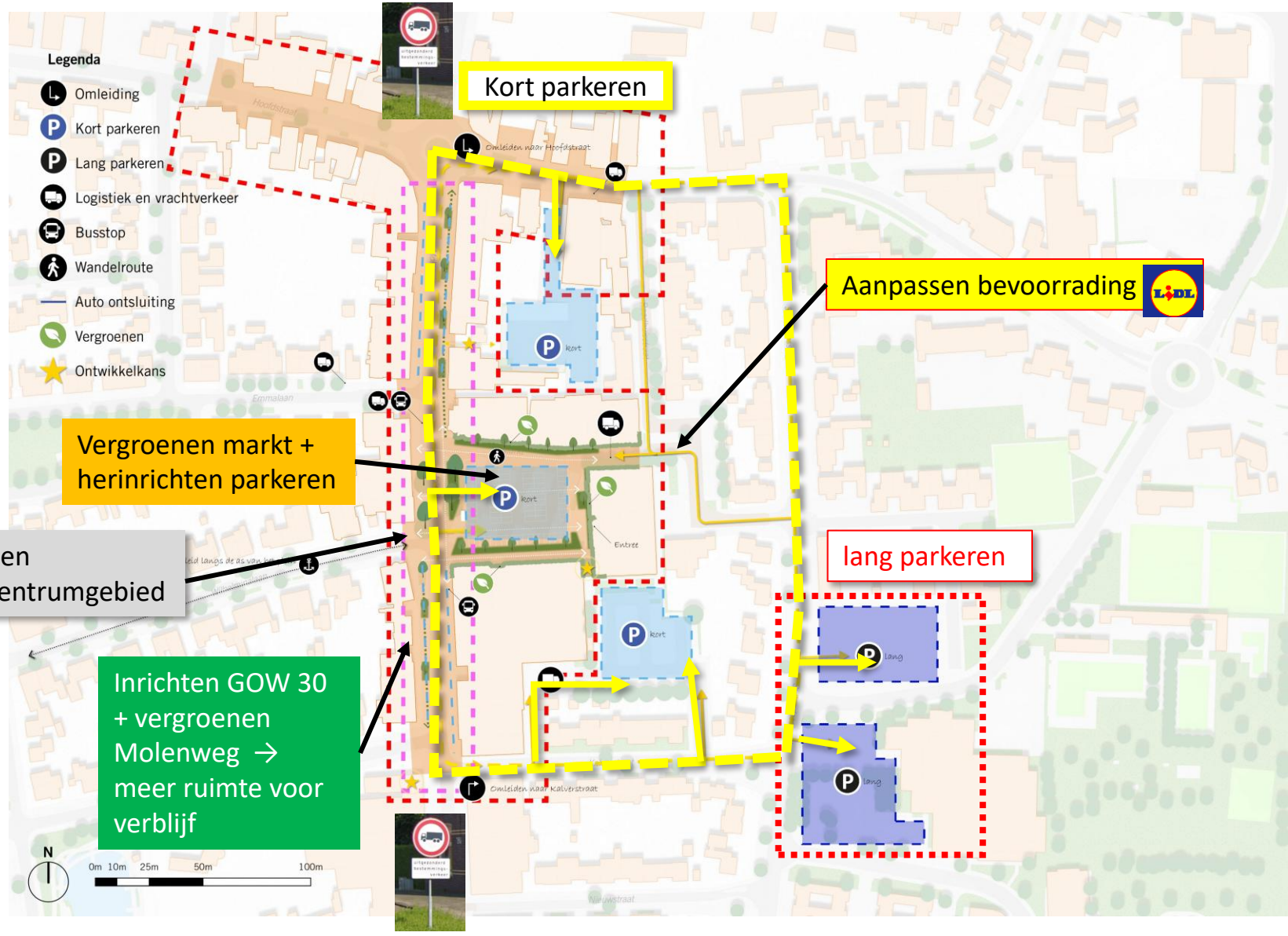






TOTAAL OVERZICHT

Als het kan, weren doorgaand vrachtverkeer



STRATEGIE UITVOERING

Niet alles kan en niet alles kan tegelijk is een beroemde uitspraak. Het laatste deel geldt ook voor de uitvoering van deze centrumvisie. Een aantal zaken heeft nadere uitwerking en financiering nodig en een aantal zaken kunnen relatief snel en met weinig middelen worden gerealiseerd. Een aantal zaken zorgt bovendien voor een belangrijke stap in de gewenste (ontwikkelings-) en maakt zo de weg vrij voor volgende stappen. Daarom is het belangrijk om te kijken wat eerst moet en/pof snel kan en wat belangrijk is, maar later kan. Dit is voor de uitvoering van deze centrumvisie onderstaan beschreven.

- Korte termijn: *starten met wat moet en kan (ook financieel)*
  - Instellen parkeerregime met kort en lang parkeren _ verbeteren bewegwijzering parkeerroute
  - Nemen verkeersbesluit GOW-30 voor Molenweg tussen rotonde en Parklaan
  - Basisinrichting GOW30 km maken
  - Gesprek gemeente en bedrijven die zorgen voor vrachtverkeer: zijn afspraken mogelijk om overlast te verminderen?
  - Basis vergroenen Markt (o.a. randen en masten)
  - Vergroenen Molenstraat waar het kan (ook financieel)
  - Opstarten koppeling/samenwerking centrum – haven: samen activiteiten organiseren

- Middellange termijn *: afmaken wat moet*
  - Molenweg zo goed en veilig mogelijk oversteekbaar maken → Molenweg aanpassen → veiliger + meer ruimte
  - Molenweg vergroenen
  - Markt anders indelen + vergroenen + aanpassen bevoorradingsroute Lidl
  - Verplaatsen bushaltes
  - Toevoegen thematische elementen aan inrichting van het gebied in samenhang met horecagebied Haven

Een heel belangrijk punt, het volledig weren van het doorgaand vrachtverkeer uit centrum/Molenweg zal in samenspraak met de ondernemers van Koeweide moeten worden voorbereid. Dit zou relatief snel kunnen, wanneer er snel tot overeenstemming wordt gekomen ,met de ondernemers en gewenste/noodzakelijke randvoorwaarden snel gerealiseerd kunnen worden. Wanneer dit langer duurt zal deze belangrijke stap pas later in het proces worden gezet.

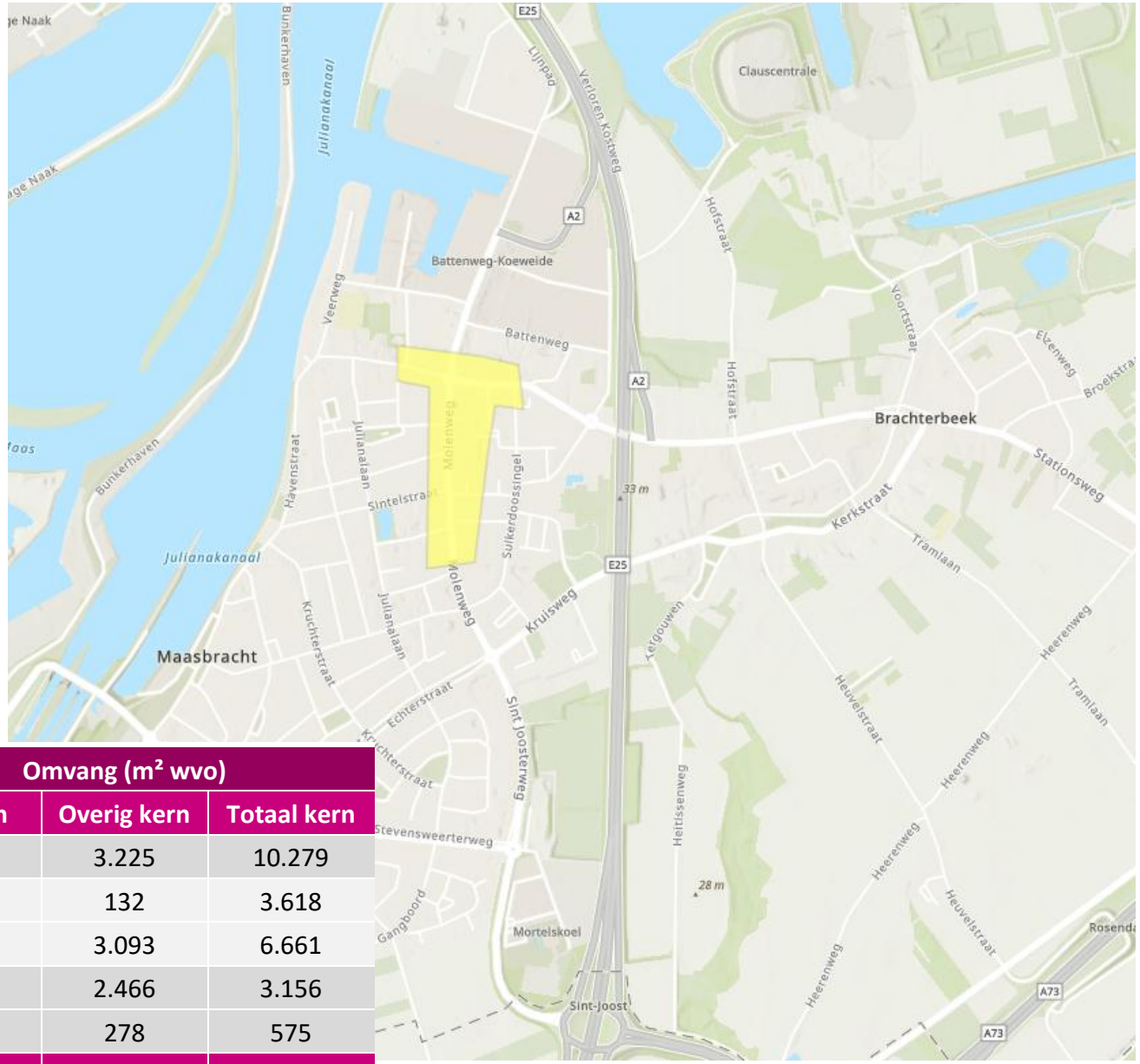
CENTRUMVISIE MAASBRACHT

BIJLAGE: ACHTERLIGGENDE BASIS-ANALYSES

RHO ADVISEURS

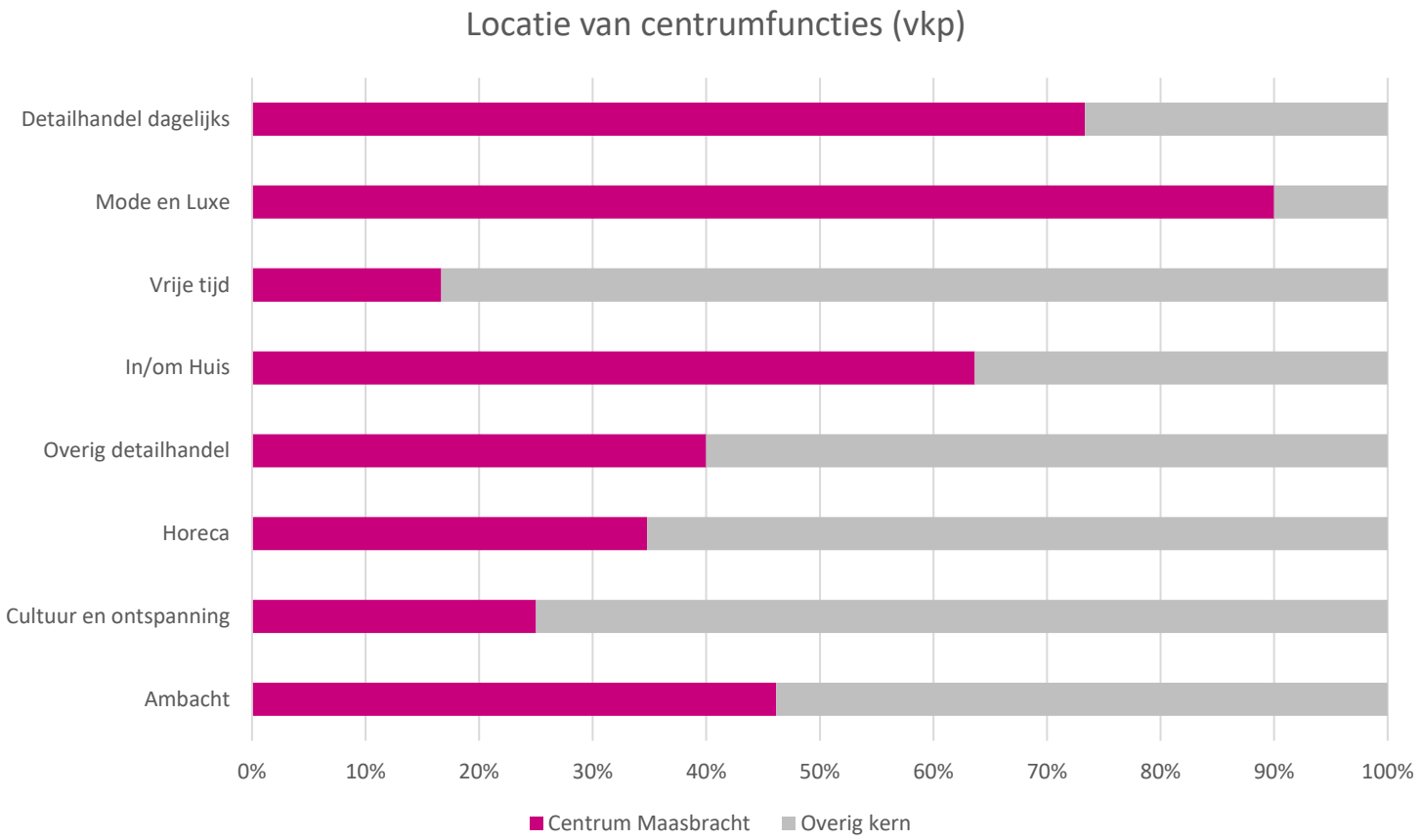
DE HUIDIGE SITUATIE (NOVEMBER 2024)

- Detailhandel zit al grotendeels geconcentreerd in het centrumgebied
- Twee supermarkten in het centrum
- Horeca is verspreid over de kern:
  - Centrumgebied
  - Gebied bij de Haven



	Verkooppunten			Omvang (m² wvo)		
	Centrum	Overig kern	Totaal kern	Centrum	Overig kern	Totaal kern
Detailhandel	30	17	47	7.054	3.225	10.279
Dagelijkse goederen	11	4	15	3.486	132	3.618
Niet-dagelijkse goederen	19	13	32	3.568	3.093	6.661
Horeca, Cultuur en Ontspanning	9	18	27	690	2.466	3.156
Ambacht	6	7	13	297	278	575
Totaal aanbod centrumfuncties	**45**	**42**	**87**	**8.041**	**5.969**	**14.010**
Leegstand	**5**	**0**	**5**	**658**	**0**	**658**

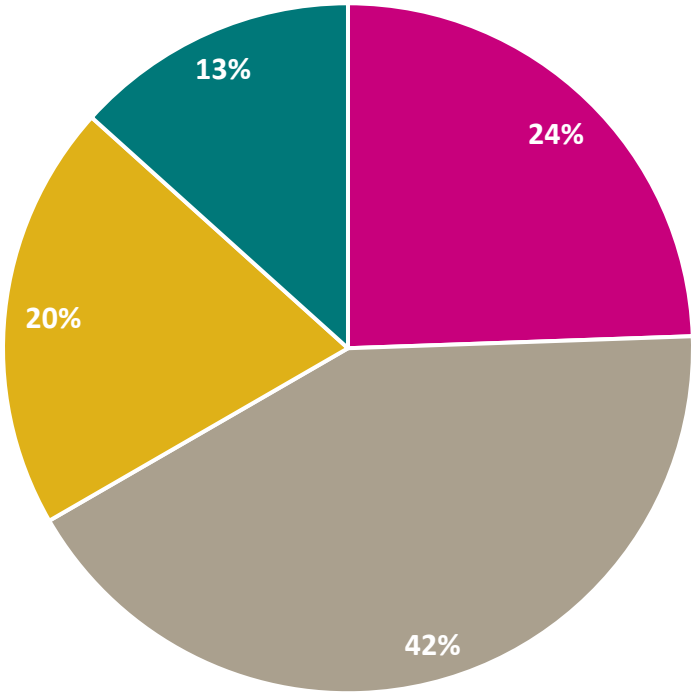
DE HUIDIGE SITUATIE (NOVEMBER, 2024): LOCATIE CENTRUMFUNCTIES



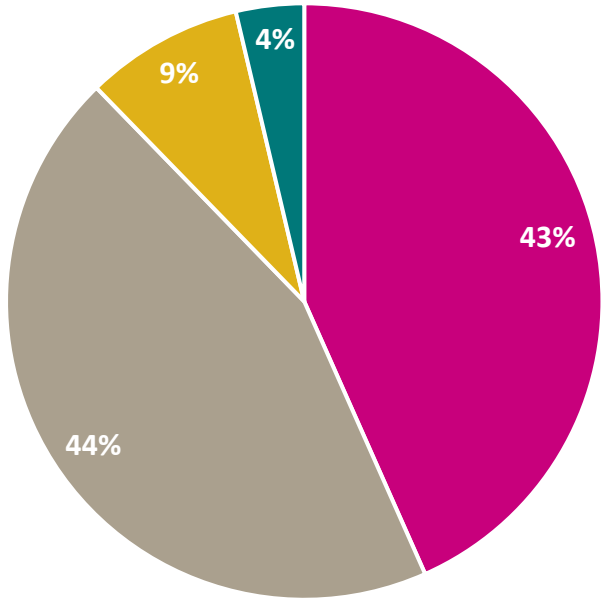
- Het aanbod in het centrum heeft een nadruk op:
  - Dagelijkse goederen
  - Mode en luxe
  - In/ om huis
- Groot gedeelte van functies die goed in het centrum passen, als vrije tijd, horeca en ambacht liggen buiten het centrum.

HET CENTRUM VAN MAASBRACHT IS OPGEBOUWD ALS VOLGT:

Aantal vestigingen



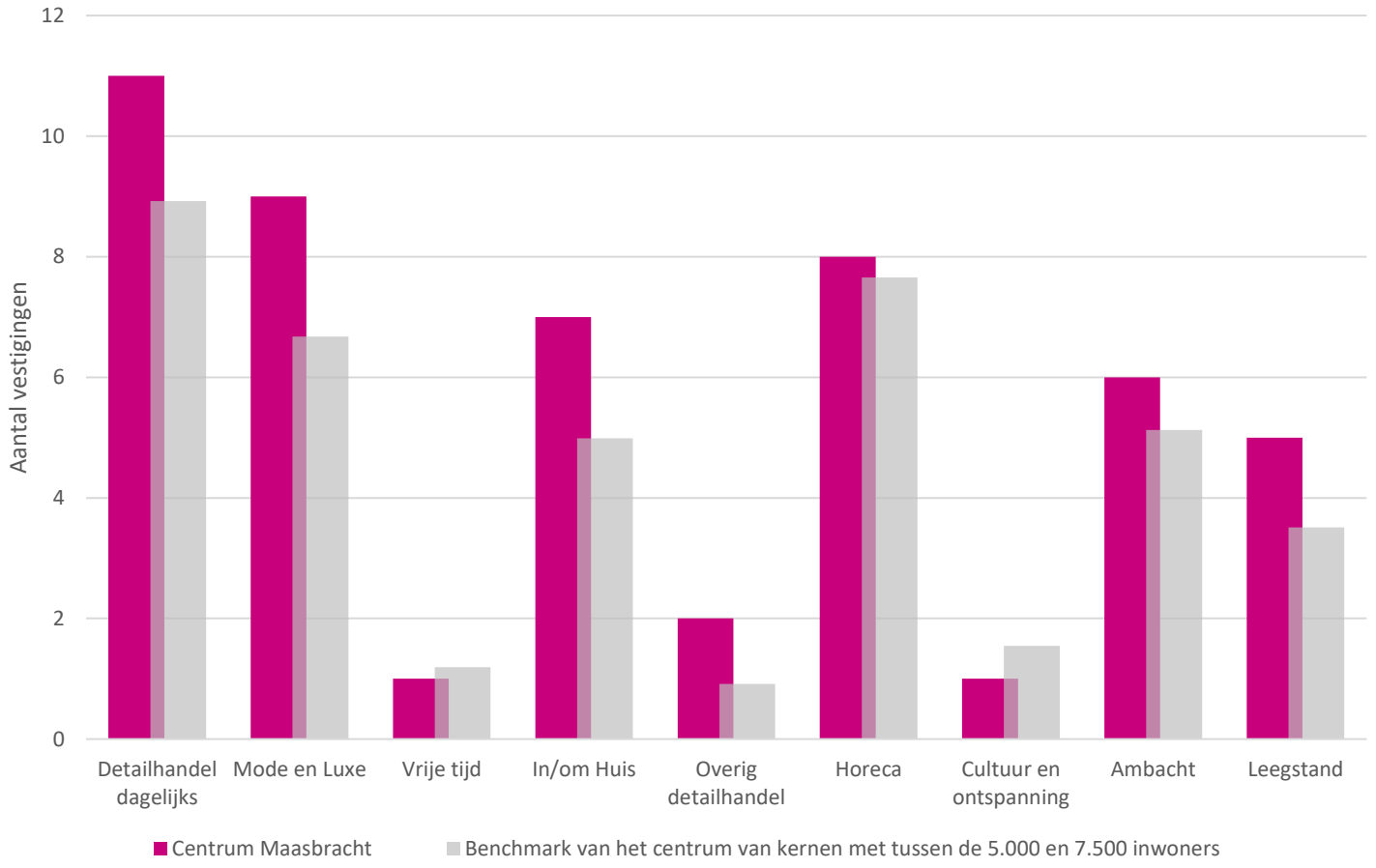
Omvang (in m^2 wvo)



- Winkelgebied met veel verschillende soorten winkels. Ook groot aanbod in dagelijkse goederen.

HUIDIGE OMVANG EN OPBOUW CENTRUM T.O.V. DE BENCHMARK
AANTAL VESTIGINGEN

- Relatief groot aantal vestigingen in de dagelijkse goederen, mode en luxe en in/om het huis
- In totaal 14% meer vestingen dan is te verwachten
  - Vooral meer winkelaanbod (32% meer)
- Ook iets meer vestigingen in horeca, ambacht

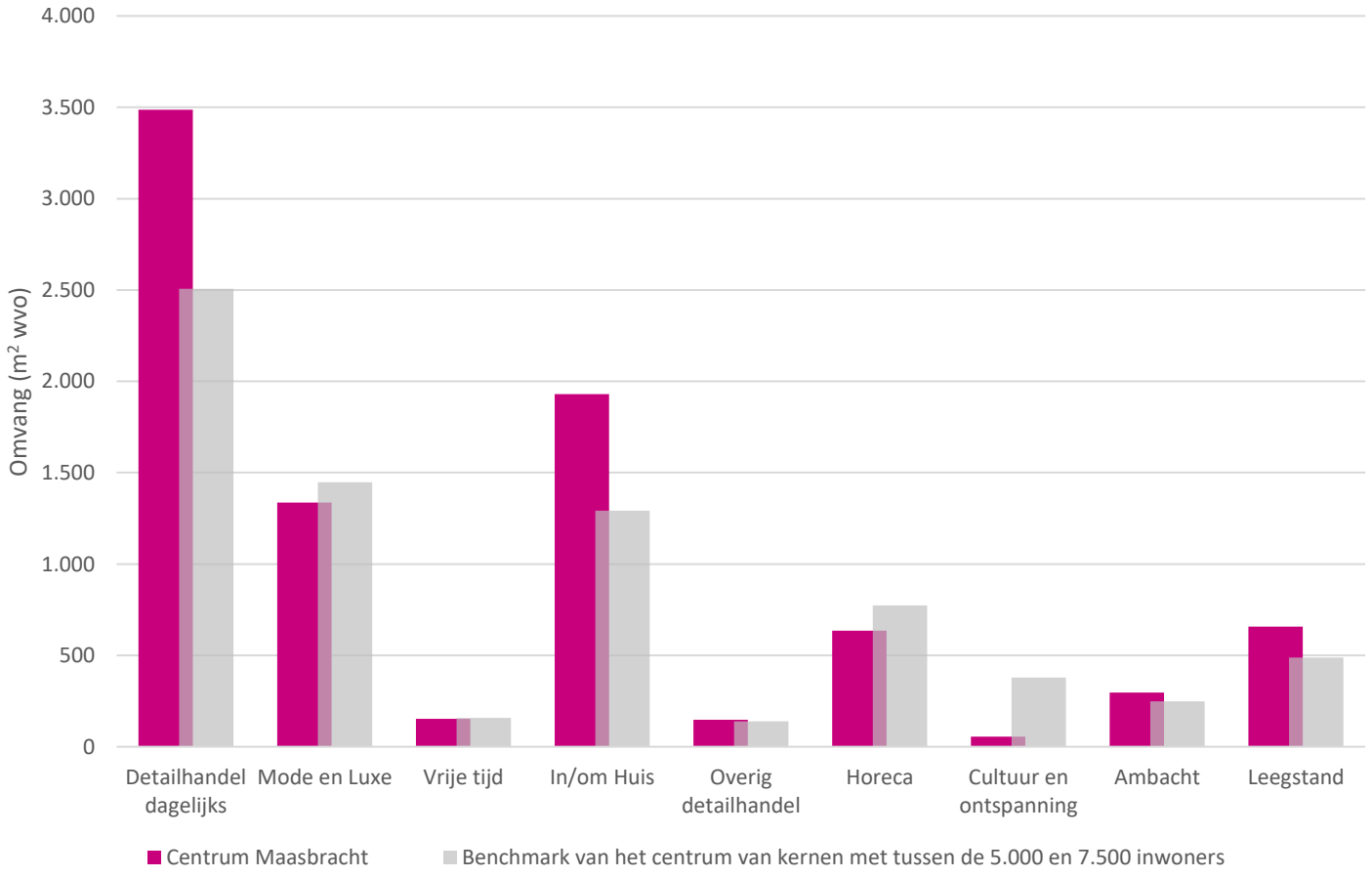


HUIDIGE OMVANG EN OPBOUW CENTRUM T.O.V. DE BENCHMARK

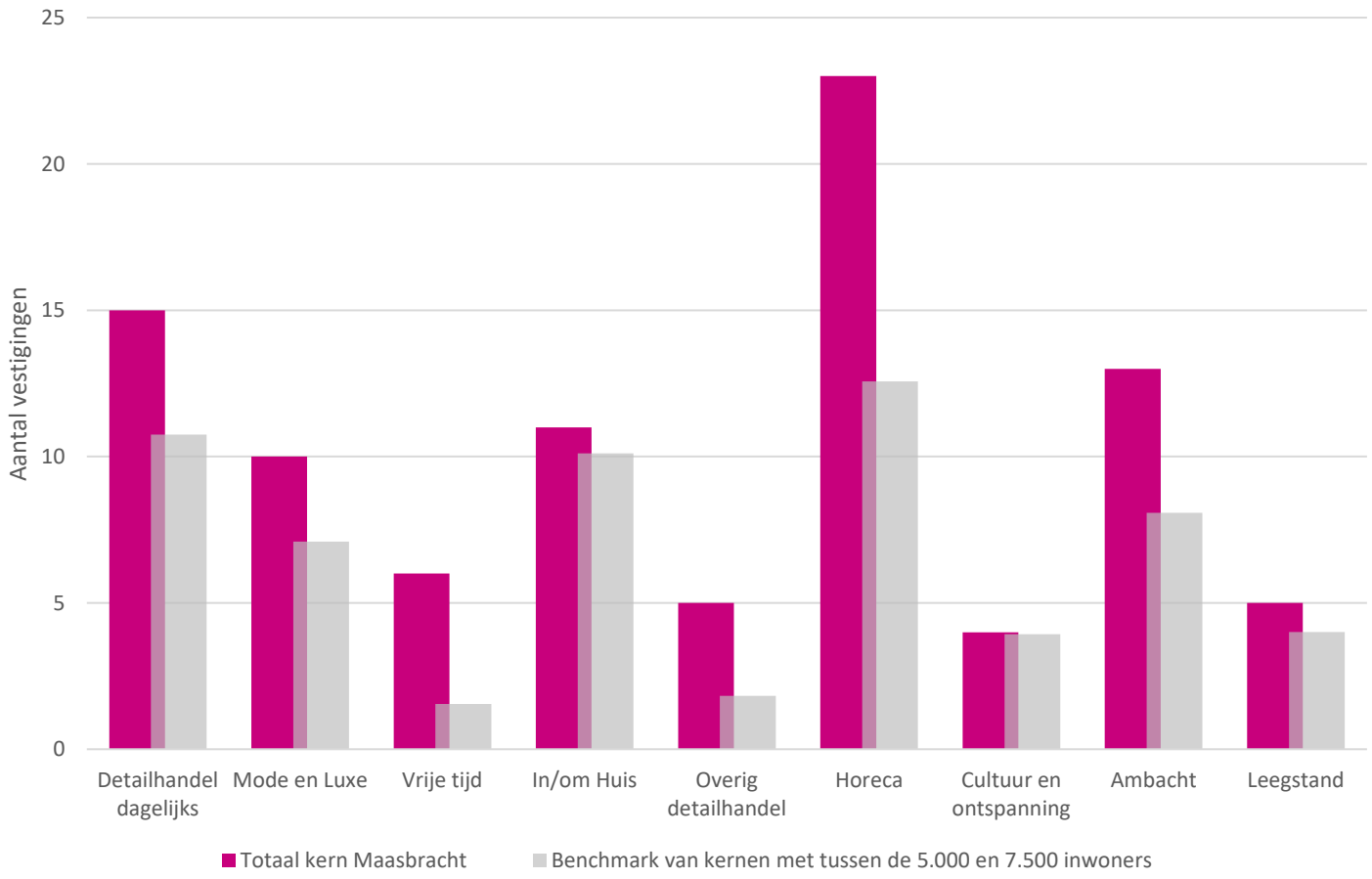
OMVANG (IN M² WVO)

- Omvang van de dagelijkse goederen is groot: 39% groter.
- Totale winkelaanbod is 27% groter dan de benchmark

- Mode en luxe, horeca en cultuur en ontspanning zijn allemaal wat kleiner. Duidt op veel vestigingen, met een kleinere omvang dan gemiddeld



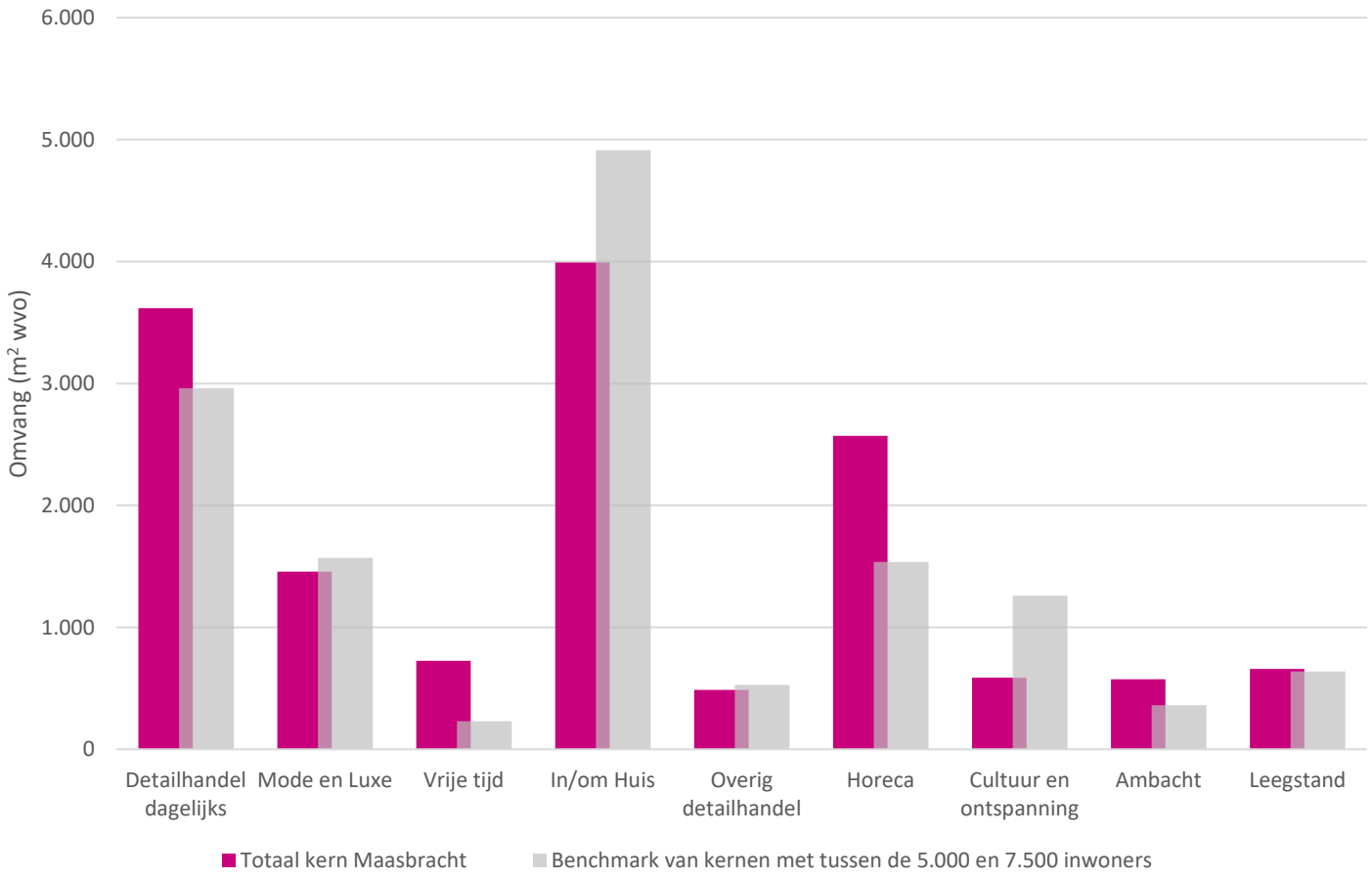
HUIDIGE OMVANG EN OPBOUW KERN T.O.V. DE BENCHMARK
AANTAL VESTIGINGEN



- Veel meer horeca-vestigingen dan de benchmark
- Alle centrumfuncties zijn vergelijkbaar of hebben een stuk meer vestigingen dan de benchmark
- Maasbracht heeft in verhouding veel aanbod: 56% meer

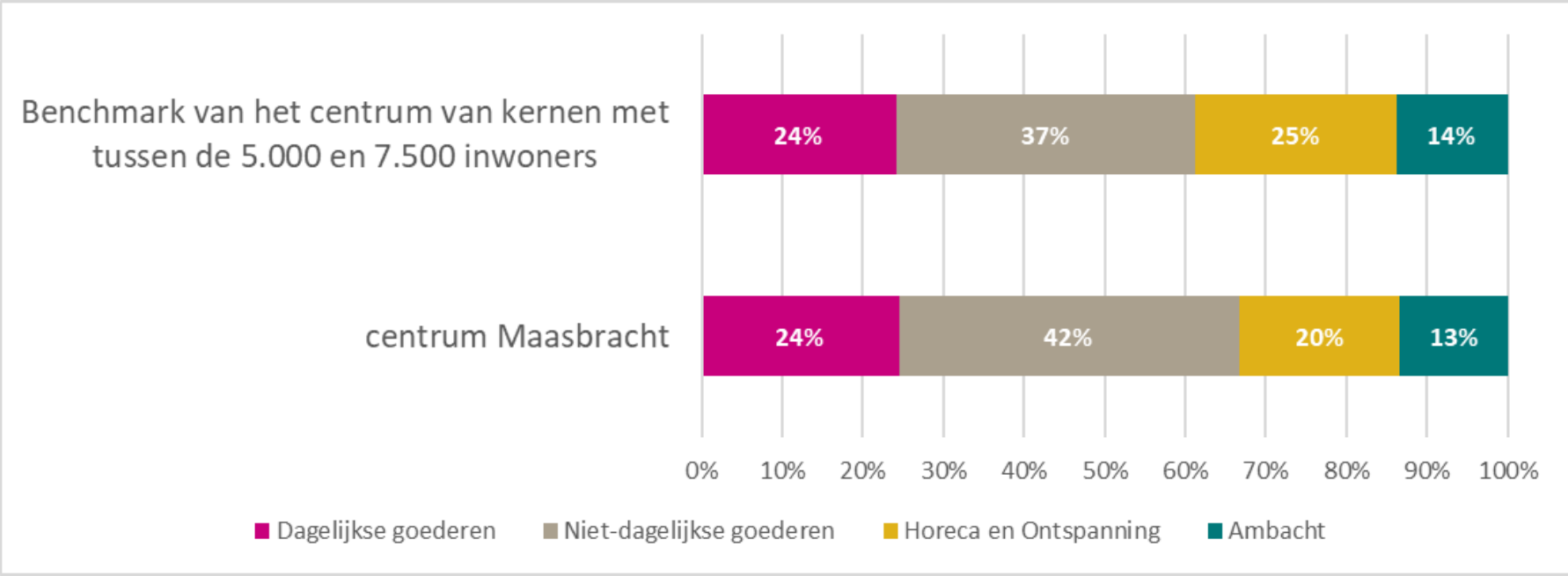
HUIDIGE OMVANG EN OPBOUW KERN T.O.V. DE BENCHMARK

OMVANG (IN M² WVO)



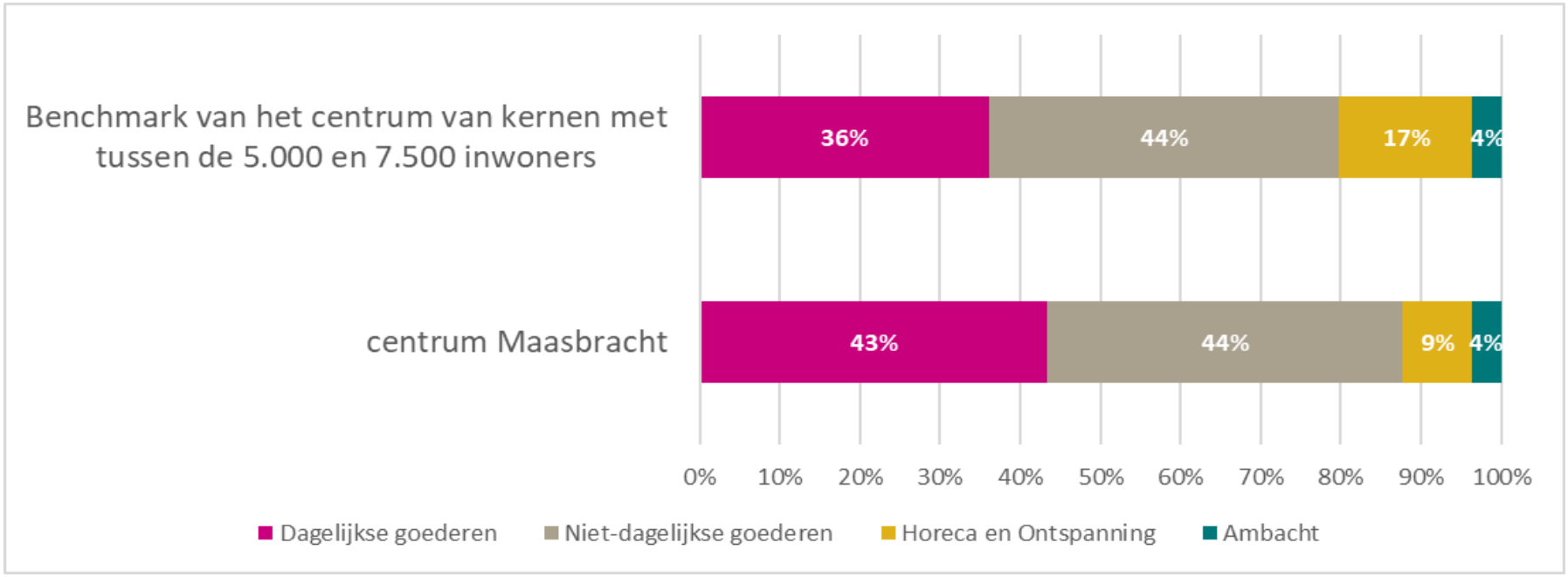
- Het totale winkelaanbod is 5% hoger dan de benchmark
- Ook in omvang is het horeca-aanbod over de gehele kern hoog
- Duidt erop dat veel vestingen klein zijn in omvang in vergelijking met de benchmark

OPBOUW VAN HET CENTRUMGEBIED T.O.V. DE BENCHMARK
AANTAL VESTIGINGEN



In centrum Maasbracht groot aandeel niet-dagelijkse goederen en stuk minder horeca

OPBOUW VAN HET CENTRUMGEBIED T.O.V. DE BENCHMARK
OMVANG (IN M² WVO)



In centrum Maasbracht groot aandeel niet-dagelijkse goederen en stuk minder horeca

HOE COMPLEET IS HET AANBOD IN MAASBRACHT?

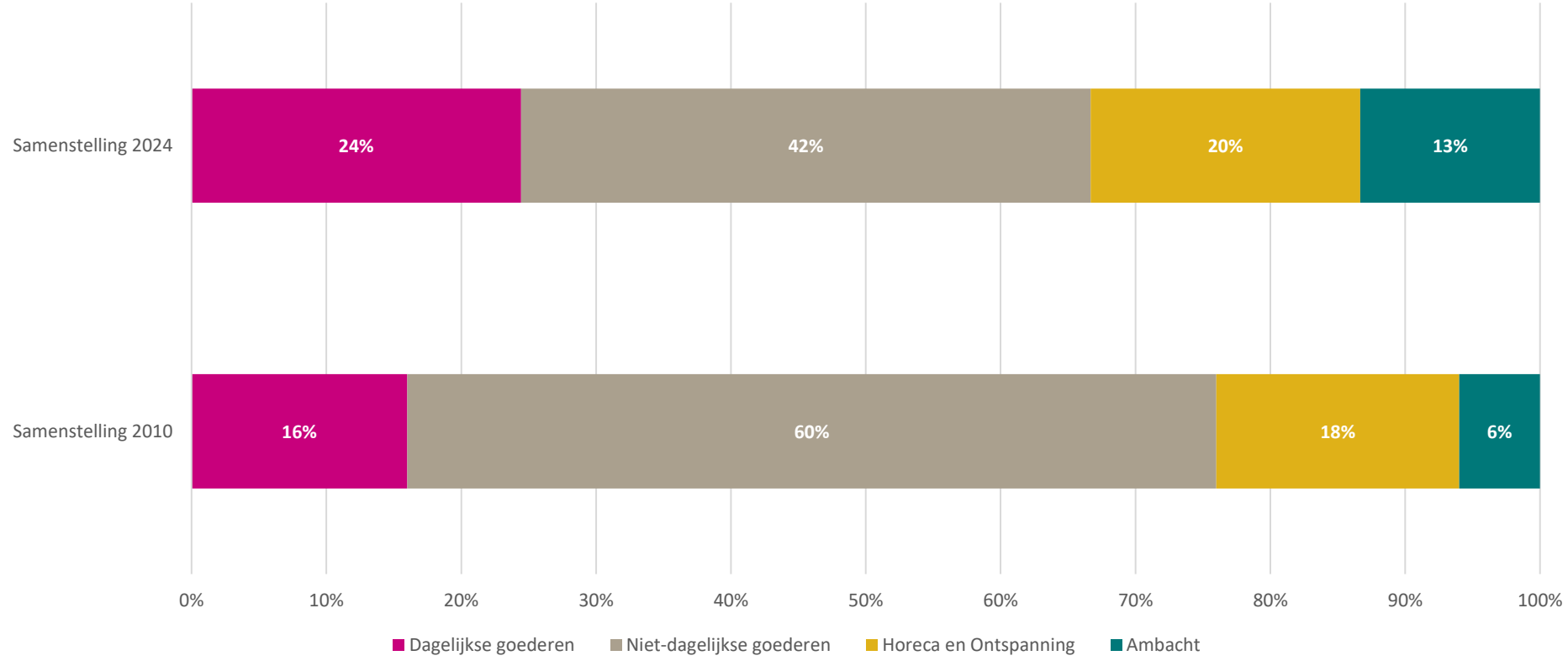
Heel compleet: score 107-110%!

- Vrijwel alle branches, en meer, zijn vertegenwoordigd in de kern en het centrum van Maasbracht.
- Ook zijn er branches gevestigd in het centrum, die in de benchmark vaak ontbreken, als:
  - Warenhuis
  - Schoenen en Lederwaren
  - Media
  - Bruin en Witgoed
  - Auto en Fiets
  - Doe Het Zelf
  - Detailhandel overig
- Enkel een winkel in huishoudelijke artikelen en luxe artikelen ontbreekt.

	kern Maasbracht	Benchmark van kernen met tussen de 5.000 en 7.500 inwoners	centrum Maasbracht	Benchmark van het centrum van kernen met tussen de 5.000 en 7.500 inwoners
11.010-Levensmiddelen	12,0	8,5	8,0	7,1
11.020-Persoonlijke Verzorging	3,0	2,2	3,0	1,8
22.030-Warenhuis	1,0	0,3	1,0	0,3
22.040-Kleding & Mode	5,0	3,7	4,0	3,6
22.050-Schoenen & Lederwaren	1,0	0,6	1,0	0,5
22.060-Juwelier & Optiek	3,0	1,2	3,0	1,2
22.070-Huishoudelijke- & Luxe Ar	0,0	1,1	0,0	1,0
22.080-Antiek & Kunst	0,0	0,2	0,0	0,1
35.100-Sport & Spel	3,0	0,6	0,0	0,3
35.110-Hobby	2,0	0,5	0,0	0,4
35.120-Media	1,0	0,5	1,0	0,5
37.130-Plant & Dier	4,0	3,0	2,0	1,7
37.150-Bruin & Witgoed	1,0	0,8	1,0	0,6
37.160-Auto & Fiets	2,0	1,6	1,0	0,8
37.170-Doe-Het-Zelf	1,0	1,3	1,0	0,4
37.180-Wonen	3,0	3,4	2,0	1,4
38.200-Detailhandel Overig	5,0	1,8	2,0	0,9
Horeca en Ontspanning	27,0	16,5	9,0	9,2
65.260-Ambacht	13,0	8,1	6,0	5,1
Compleetheidsscore kern Maasbracht	110,09%			
Compleetheidsscore centrum Maasbracht	107,91%			

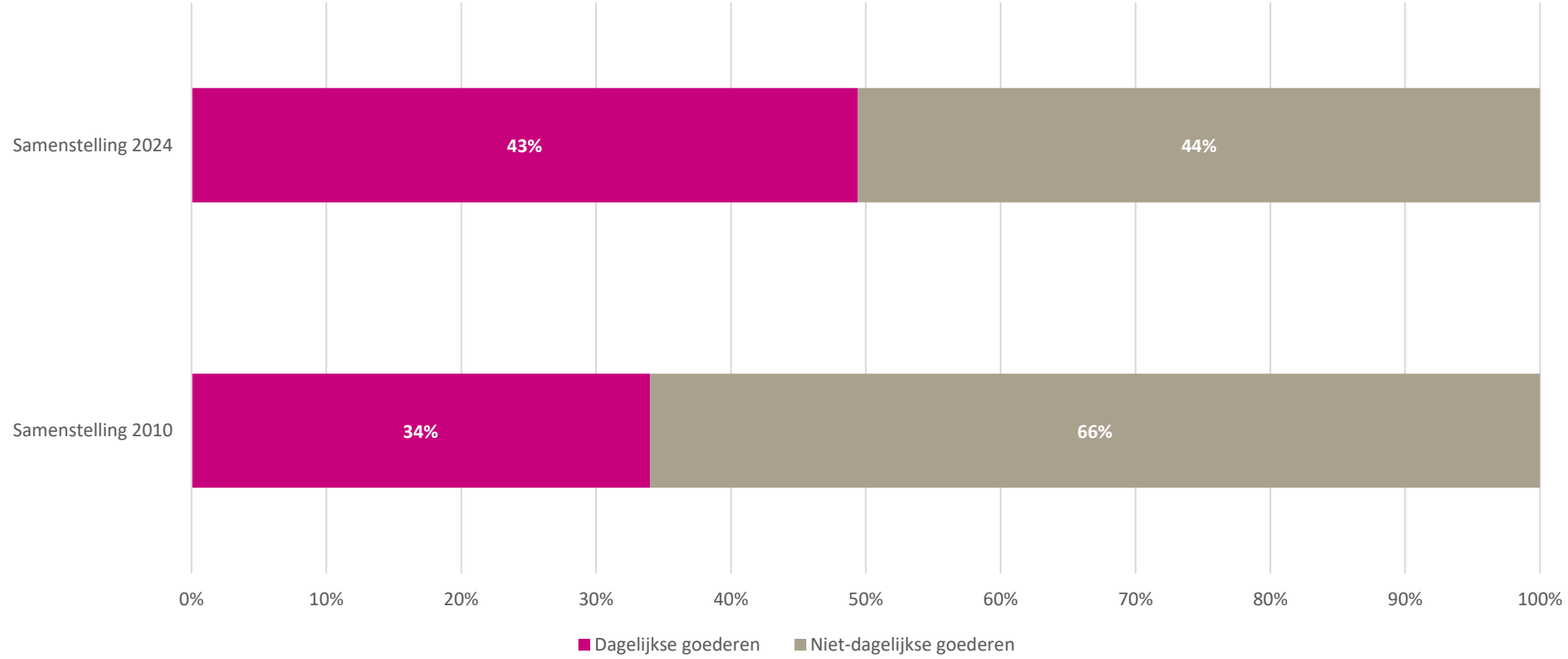
HISTORISCHE ONTWIKKELING 2010 TOT 2024
OPBOUW VAN HET CENTRUM – AANTAL VESTIGINGEN

Door de jaren heen meer focus op dagelijkse goederen en ambacht



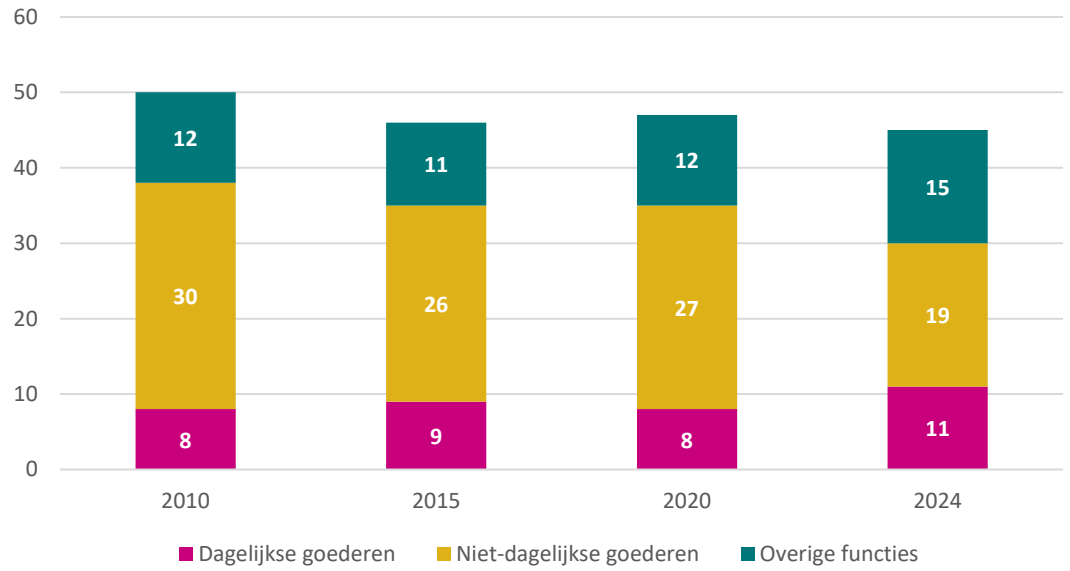
HISTORISCHE ONTWIKKELING 2010 TOT 2024
OPBOUW VAN HET CENTRUM – OMVANG (IN M2 WVO)

Prominentere rol voor dagelijkse goederen in het centrum

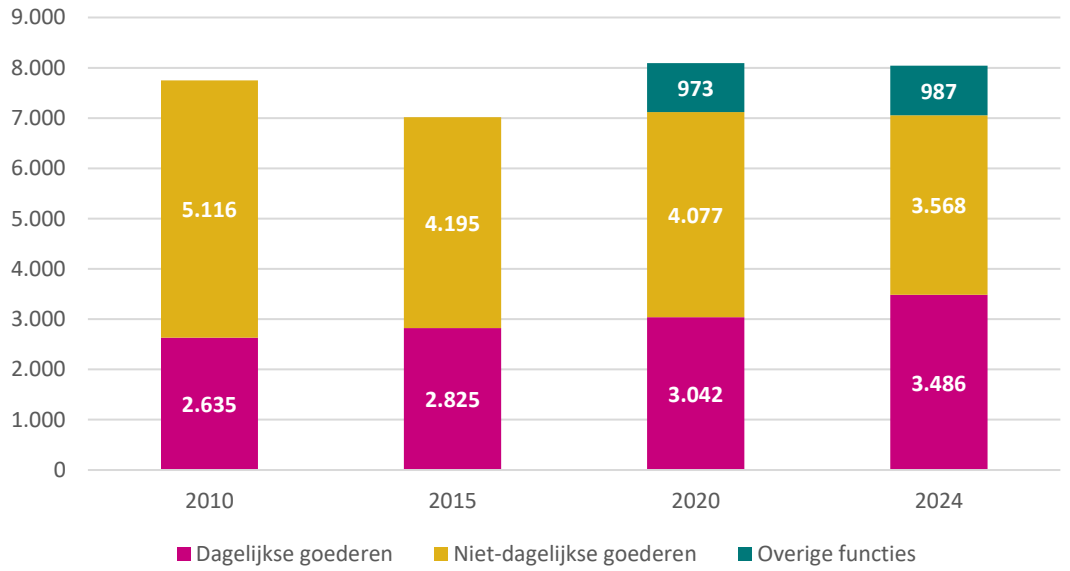


HISTORISCHE ONTWIKKELING 2010 TOT 2024
CENTRUM MAASBRACHT

Aantal vestigingen



Omvang (in m^2 wvo)



	2010	2015	2020	2024	2010-2024
Leegstand	4	9	5	5	25,0%
Dagelijkse goederen	8	9	8	11	37,5%
Niet-dagelijkse goederen	30	26	27	19	-36,7%
Overige functies	12	11	12	15	25,0%
Totaal centrumfuncties	**50**	**46**	**47**	**45**	**-10,0%**

	2010	2015	2020	2024	2010-2024
Leegstand	842	1.497	907	658	-21,9%
Dagelijkse goederen	2.635	2.825	3.042	3.486	32,3%
Niet-dagelijkse goederen	5.116	4.195	4.077	3.568	-30,3%
Overige functies	nvt	nvt	973	987	-
Totaal centrumfuncties	**nvt**	**nvt**	**8.092**	**8.041**	**-**

* Er zijn in Locatus geen gegevens over 2010 en 2015 voor de niet-detailhandel functies

HISTORISCHE ONTWIKKELING 2010 TOT 2024
CENTRUM MAASBRACHT TEN OPZICHTE VAN DE BENCHMARK (AANTAL VESTIGINGEN)

Centrum Maasbracht

	2010	2015	2020	2024
Dagelijks	100,0	112,5	100,0	137,5
Niet-dagelijks	100,0	86,7	90,0	63,3
Totaal detailhandel	**100,0**	**92,1**	**92,1**	**78,9**
Horeca en ontspanning	100,0	100,0	111,1	100,0
Ambacht	100,0	66,7	66,7	200,0
Leegstand	100,0	225,0	125,0	125,0
Totaal commerciële centrumfuncties	**100,0**	**92,0**	**94,0**	**90,0**

Centrumgebieden in kernen met 5.000 tot 7.500 inwoners

	2010	2015	2020	2024
Dagelijks	100,0	110,0	77,1	74,7
Niet-dagelijks	100,0	104,9	67,7	57,0
Totaal detailhandel	**100,0**	**106,6**	**70,8**	**62,8**
Horeca en ontspanning	100,0	115,5	86,3	81,4
Ambacht	100,0	120,0	93,8	91,3
Leegstand	100,0	162,7	106,8	84,7
Totaal commerciële centrumfuncties	**100,0**	**109,9**	**76,6**	**69,8**

Bij centrumgebieden in de benchmark is er in alle branches een afname in aantal vestigingen. In Maasbracht ligt dit anders:

- Winkels in de dagelijkse goederen neemt toe
- Horeca-aanbod blijft gelijk in het centrum van Maasbracht
- Ambacht is toegenomen
- Leegstand is ook toegenomen.

Aantal vestigingen in totaal is iets afgenomen in Maasbracht, maar een stuk minder dan de benchmark

FUNCTIONEREN DETAILHANDEL (KSO, 2019)

- Het centrum functioneert goed (2019)
- Binding hoog – afvloeiing laag
- 50% van de eigen inwoners en 90% van andere bezoekers komt per auto

Benchmark binding en toevloeiing

	kern	benchmark
Koopkrachtbinding	84%	68%
Afvloeiing offline	15%	30%
Afvloeiing online	0%	2%
Aandeel toevloeiing in totale bestedingen	47%	50%

De koopkrachtbinding voor dagelijkse artikelen in de kern Maasbracht is hoger dan het gemiddelde van de kernen in de benchmarkgroep.

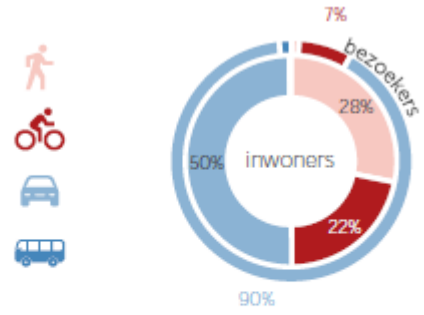
Benchmark

inwoners:
5.000 - 10.000

	kern	benchmark
Koopkrachtbinding	26%	17%
Afvloeiing offline	57%	62%
Afvloeiing online	17%	21%
Aandeel toevloeiing in totale bestedingen	57%	68%

In vergelijking met de benchmarkgroep is de binding voor niet-dagelijkse artikelen in kern Maasbracht hoger.

Vervoermiddel



Van de inwoners van Maasbracht die een aankooplocatie bezoeken komt 50% per auto.

WAARDERING VAN HET CENTRUM (KSO, 2019)

Rapportcijfers aspecten	totaal	inwoners	overige bezoekers	bench mark
totaal oordeel	**7,9**	**8,0**	**7,8**	**7,8**
omvang winkelaanbod	8,0	8,0	7,9	7,6
kwaliteit winkelaanbod	8,0	8,0	8,0	7,8
sfeer en uitstraling	7,6	7,6	7,5	7,5
veiligheid	7,6	7,5	7,7	7,8
netheid (schoonmaak/onderhoud)	7,9	7,8	8,0	7,9
faciliteiten (bijv. wc, wifi, bankjes)	6,1	6,0	6,3	6,4
aanwezigheid van groen	5,7	5,6	5,9	6,2
algemene kwaliteit verblijfsruimte	7,3	7,3	7,3	7,4
parkeermogelijkheden voor de auto	6,4	5,9	7,0	7,7
stallingsmogelijkheden voor de fiets	7,5	7,5	7,4	7,7
bereikbaarheid per auto	7,6	7,4	7,8	8,1
bereikbaarheid per openbaar vervoer	7,6	7,9	7,1	6,8
bereikbaarheid per fiets	8,5	8,6	8,3	8,4
aanbod van horeca	7,2	7,2	7,2	7,1

Het centrum wordt per saldo positief beoordeeld

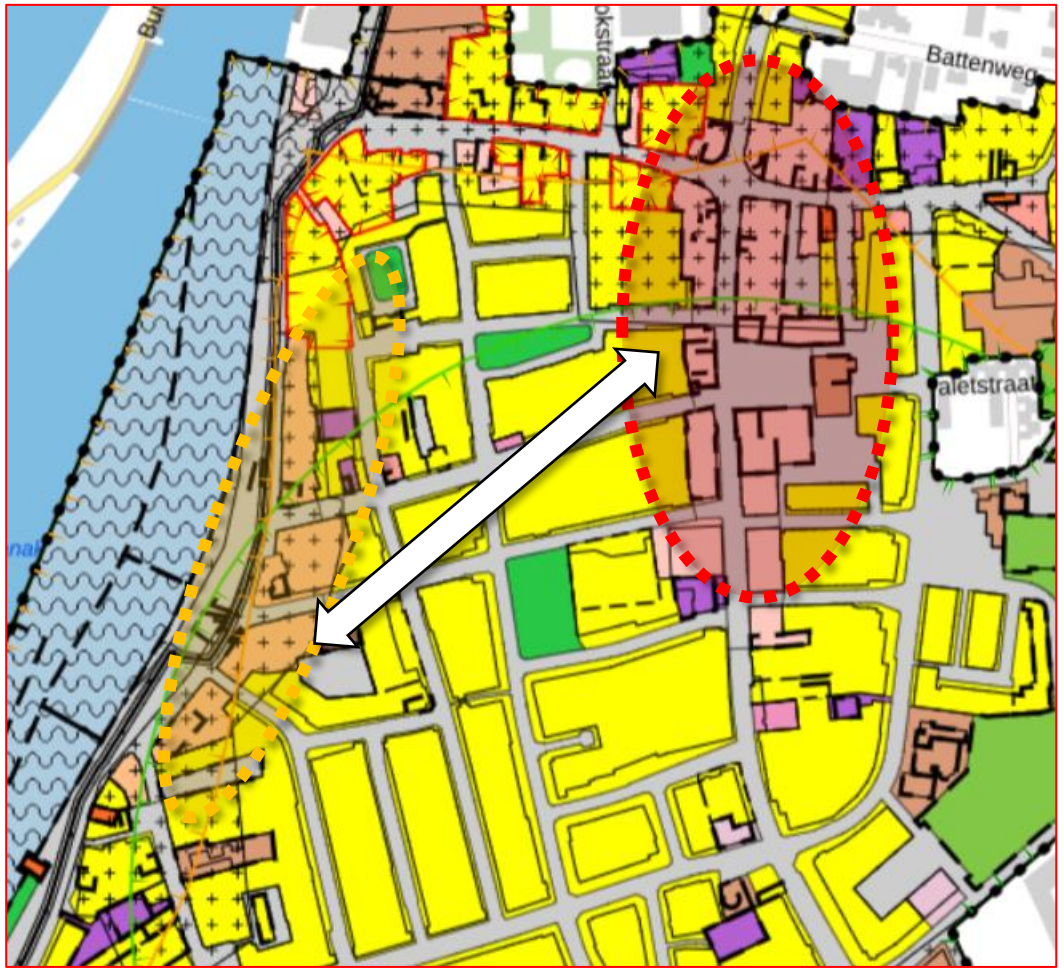
<u>Pluspunten</u>

- Omvang winkelaanbod
- Kwaliteit winkelaanbod
- Bereikbaarheid per fiets

<u>Zwakke punten</u>

- Bereikbaarheid/Parkeergelegenheid voor de auto
- Kwaliteit verblijfsruimte/ groen
- Faciliteiten: wc, wifi, bankjes
- veiligheid

OMVANG BESTEMMING CENTRUM



- Centrumgebied (vooral winkels) goed afgebakend → niet te ruim
- Havengebied vooral horeca
- Centrum en havengebied liggen op afstand van elkaar

KWALITATIEVE ASPECTEN





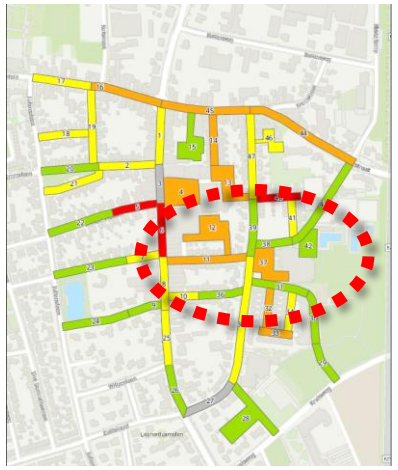
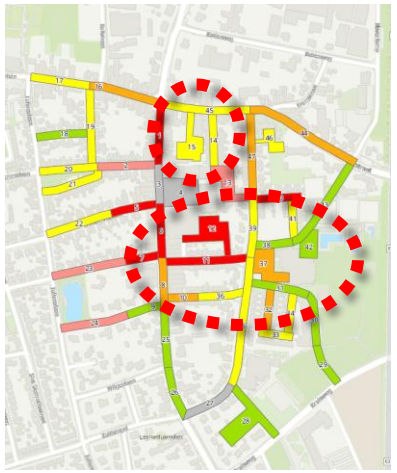
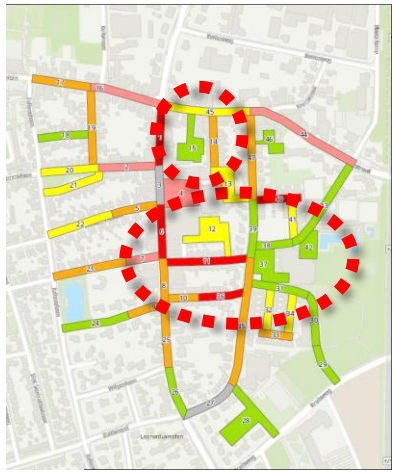
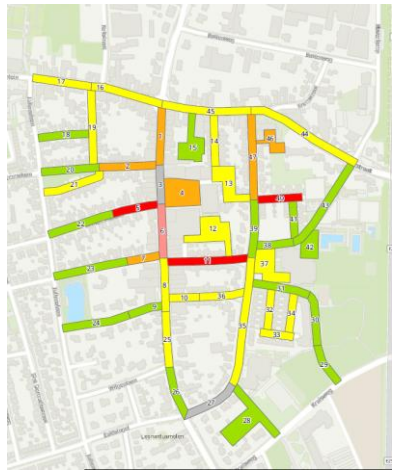
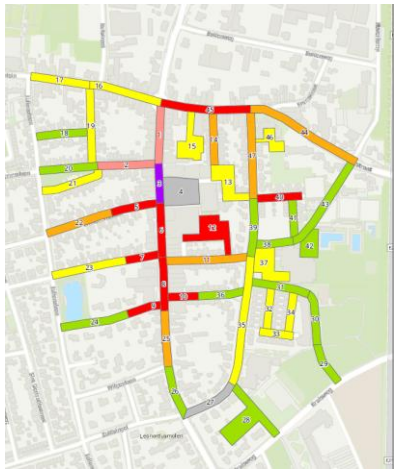
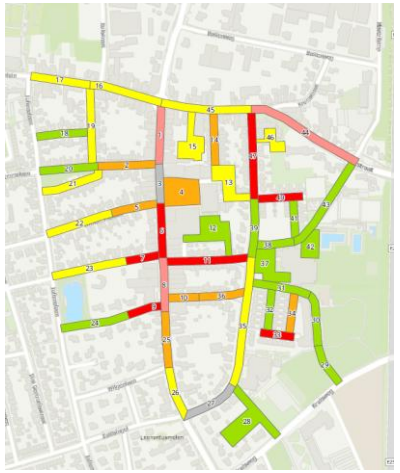
- Centrumgebied stenig – weinig groen
- Weinig sfeeraankleding
- Parkeren voor de deur

KWALITATIEVE ASPECTEN

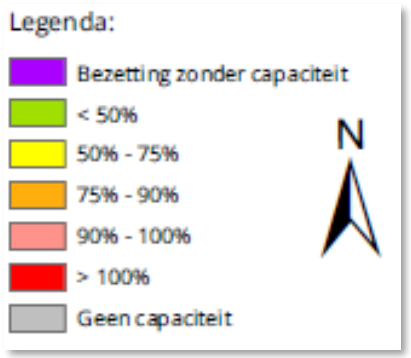
- Onveilig verkeersgevoel Molenweg
- Oversteekbaarheid Molenweg niet voldoende
- Beperkte ruimte voor verblijf



PARKEERONDERZOEK:

	Dinsdag	donderdag (weekmarkt)	zaterdag
11.30			
11.30			

- Aantal parkeerplaatsen in principe voldoende
- Parkeren medewerkers (ambtenaren + winkelpersoneel) sterk bepalend voor druktebeeld bij winkels
- Parkeren Lidl beperkt gebruikt



SWOT

STERKTE PUNTEN

Samenwerking
- OVM goed georganiseerd
- Ondernemers kennen elkaar
- Gemeente met oog voor leefbaarheid

Maasbracht is onderscheidend
- Sterke ondernemers
- De attitude om beter te zijn dan de ander
- Onderscheidend met Regionale trekkers (winkels)
- Goede persoonlijke service
- Winkels met apart concept
- Diversiteit van winkelaanbod (variatie en oa speciaalzaken)
- Sterke ketens aanwezig
- Centrum met regionale functie
- Drukke Molenweg (positief)
- Supermarkten in centrum
- Horeca in winkelgebied
- 3 straten in centrum (redelijk compact)
- Veel gratis parkeergelegenheid voor de deur van winkels
- Makkelijk bereikbaar

De klant
- Hoog bestedingsniveau De bezoekers van Maasbracht hebben een hoger budget
- Mensen komen niet winkelen, maar kopen
- Veel toeristen

ZWAKTE PUNTEN

Openbare ruimte
- Geen prettig verblijfsgebied, geen uitstraling sfeer/beleving/
- Onaantrekkelijke winkelstraat
- Aankleding beroerd, openbare ruimte is lelijk
- Aankleding markt is lelijk
- Aantrekkelijkheid centrum inrichting (parkeren naar de rand)
- Geen stimulans om langer te blijven
- Geen helder “centrum” begrenzing/kernwinkelgebied
- Centrum heeft geen aansluiting op geheel
- Het centrum is niet goed aangegeven
- Winkels liggen te ver uit elkaar
- Geen heldere verbinding - route
- Vrachtverkeer door het centrum over de Molenweg
- Parkeeroverlast op de stoep

Samenwerking
- Geen sterke combi met horeca (bv aan de haven)
- Minder samenwerking in de horeca
- Te weinig betrokken ondernemers
- Afwachtende ondernemers
- Trage uitvoering plannen
- Stil staan (is achteruitgang)
- Veel cijfers maar oud en van vóór Corona

SWOT + SCHOUW

Sterk

- Aanbod, Marktpositie + kwaliteit-diversiteit aanbod
- De niet-commerciële voorzieningen,
- Herhaalbezoeken en combinatiebezoeken,
- Parkeren – direct bij de winkels + in principe voldoende

Zwak

- Parkeren: vooral routing/bebording – parkeerdruk rondom gemeentehuis + Andreashal
- Vrachtverkeer op Molenweg
- Openbare ruimte = verkeersruimte → gebrek aan “verblijfs- /ontmoetingsplekken” voor o.a. terras
- Stenig- gebrek aan groen
- Herkenbaarheid gebied
- Inzicht in doelgroepen/cijfers/positie t.o.v. concurrenten/ mening consumenten - waar klagen mensen over?
- Veel – onduidelijke en verwarrende borden
- Klantenbinding ???

SWOT

KANSEN

Klanten
- Klant kennen
- Samenwerking onderling
- Samenwerking met lokale ondernemers op bedrijventerreinen
- Samen kerstpakket samenstellen voor bv de Heus
- Aansluiting met haven en toerisme meer naar het centrum
- Toerisme (link retail met toeristisch verkeer, toeristen)
- Minder aanbod in andere kernen, aantrekkingskracht Maasbracht vergroten. Winkel aanbod om ons heen
- Havengebied als culinair uitgangsgebied

Inrichting rond kernwinkelgebied
- Betere verbinding / routering centrum en maasboulevard (ook visueel) Verbinden kernwinkelgebied en Maas boulevard
- Verbinding tussen haven en centrum visueel uitbeelden

Aankleding en inrichting centrum
- Parkeerroutes aanduiding beter en duidelijker Parkeerplaatsen beter aangeven
- Compacter Centrum
- Logische winkelrouting
- Centrum aantrekkelijk maken…. Uitstraling
- Terrasjes op de markt

Profilering
- Evenementen op de markt
- Relatie met activiteiten en toerisme en toeristen
- Maasbracht centrum een thema geven…. Bv water Link maken met water en haven
- 10 gekke opvallende acties
- Social media concepten met gerichte marketing
- Aansluiting zoeken bij nieuwe generaties dmv beleving en waardering voor ambacht

Samenwerking
- Structureel budget voor investeringen
- Lokale cadeaubon
- Koppeling met sportvoorzieningen en leefbaarheid
- Omdenken: wat kun je samen doen? Jantje en Pietje nieuwe concepten….aparte brainstorm
- Verlengen verblijfsduur
- Vanuit Maasbracht zal men minder snel naar Echt gaan, vanwege de files op de A2

BEDREIGINGEN

- Ontwikkeling Echt
- Ontwikkeling Ittervoort
- Regio/buurgemeenten gunnen elkaar kennelijk geen leefbaarheid
- Trekkracht retailcentra in Weert, Echt en Roermond
- Trekkracht van plannen in Echt/Foodmarket Jumbo Echt
- Niet aantrekkelijk blijven als centrum
- Leegstand
- Winkelpanden zijn kennelijk interessant voor wonen. Die omzetting is dus een bedreiging voor een compact centrum
- Geen opvolging bij ondernemers
- Nieuwe ondernemers?
- Horeca krijgt het zwaar
- Illegale huisvesting arbeidsmigranten in het centrum
- Lange termijn aansluiting bij klanten/doelgroep in relatie tot online winkelen
- Online winkelaanbod

SWOT

Kans

- Meer info over markt-klanten
- Aansluiten op R&T – verbinden centrum - haven
- vaste klanten behouden
- vaste klanten meer winkels/horeca laten bezoeken

Bedreiging

- Winkelaanbod in Echt – Foodmarkt - supermarkt die sluit
- Online winkelen neemt toe

- Leeftijd - Opvolging ondernemers

UIT ONDERNEMERS-ENQUÊTE

- Supermarkten zijn in Maasbracht essentieel voor het bestaan van de retail.
- Parkeren dichtbij/voor de deur is absoluut vereiste.

- Aankleding, sfeer en routering in het centrum zijn niet aanwezig. Daardoor geen duidelijke samenhang en geen duidelijk centrum

- Profileer het centrum van Maasbracht met het thema Water; bouw aan die identiteit. - Maak een aantrekkelijke route van de Markt naar de Haven. (Nu door woonwijk)
- Connectie zoeken met toeristisch en recreatief verkeer: dat doen we te weinig
- Steigers zijn nu niet te benutten voor dagjesmensen of toeristen die met een schip aankomen. Als watergemeente schieten we hier tekort. Die toeristen kunnen bij ons komen kopen en koffie drinken maar we laten ze niet binnen.

CENTRUMVISIE MAASBRACHT

BIJLAGE: ONTWERPUITGANGSPUNTEN - GOW30

RHO ADVISEURS

ONTWERPPRINCIPES GOW30 – WEGVAKKEN

Basiskenmerk wegvak	Inrichtingsprincipes GOW30 voor de Molenweg	
Verharding	- Uitgangspunt open (klinker) verharding. - Bij gesloten verharding (asfalt) een deel klinker- of klinkerachtige verharding	Open verharding draagt ook bij aan geloofwaardigheid 30 km/u
Lengtemarkering	- Geen lengtemarkering anders dan voor fietsstroken. - Vergevingsgezinde trottoirbanden direct langs rijbaan en fietsstrook	
Oversteken langzaam verkeer op wegvakken	- Oversteken op wegvakken is toegestaan voor langzaam verkeer. - Uitgangspunt: verleiden/stimuleren om geconcentreerd over te steken via oversteekvoorzieningen. - Fietsoversteekvoorziening: zie inrichtingskenmerken kruispunten	
Menging verkeerssoorten	- Landbouw- en bromfietsverkeer zijn toegestaan op de rijbaan. - Fietsers en snorfietsers rijden op fietsstroken - Voor voetgangers is een trottoir aanwezig (geen menging)	
Fietsvoorzieningen	- Fietsvoorzieningen zijn aanwezig: Uitgangspunt: (rode) fietsstroken.	Minimale breedte 1,70m per strook, maar vanwege langsparkeren en ontbreken schrikstrook een bredere fietsstrook noodzakelijk.
OV- haltes	- Op de rijbaan (geen haltekom) → indien lage frequentie	Relatief weinig bussen. Dus bus op rijbaan houdt verkeer niet significant op
Parkeren	- Parkeren op de rijbaan niet toegestaan - Parkeren naast een rijbaan met fietsstroken alleen met aanvullende voorzieningen.	
Horizontaal en verticaal alignement	- Ontwerpsnelheid 30 km/h. - Uitgangspunt: Bij voorkeur korte rechtstanden en verticale snelheidsremmers (let op met drempels vanwege trillingen vrachtverkeer) op overgangen, kruispunten en oversteekplaatsen.	Geloofwaardigheid van 30 km/u is essentieel. Om die te halen moeten lange rechtstanden voorkomen worden. Dit kan ook bereikt worden door bij zijwegen en plekken zoals de markt een onderbreking te hebben in kleur en materiaal
Laden en lossen	- Buiten de rijbaan en buiten de fietsstroken.	Hiervoor zouden parkeervakken kunnen worden inzet.

VOORKEURSPROFIEL MOLENWEG

Bronnen:

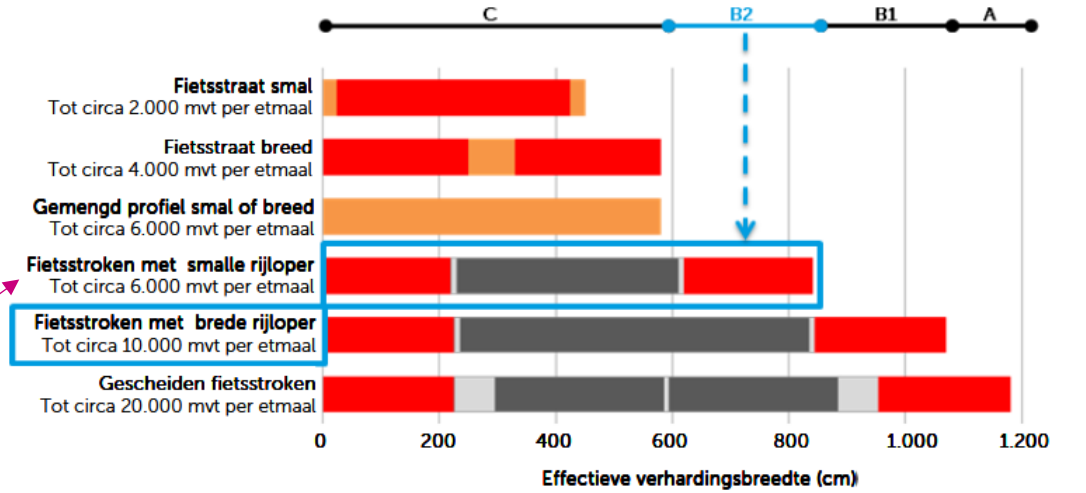
- Fietsberaadnotitie Aanbeveling fiets en kantstroken
- Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30

Bevindingen

- Afhankelijk van de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer en de beschikbare rijbaanbreedte volgt een voorkeurprofiel uit de tabel hiernaast.
- Intensiteit Molenweg tussen de 4.000 en 6.000 mvt/etm.
- Rijbaanbreedte 7.00m

Fietsstroken met smalle rijloper

Tabel uit fietsberaadnotitie Aanbeveling fiets en kantstroken



Figuur 3 Keuzeschema voor het bepalen van de aanbevolen weginrichting binnen de bebouwde kom, afhankelijk van de intensiteit (blauwe, rechthoekige markering links) en de beschikbare effectieve verhardingsbreedte (blauwe, rechthoekige markering rechts). Rood = fietsstrook; grijs = rijloper.

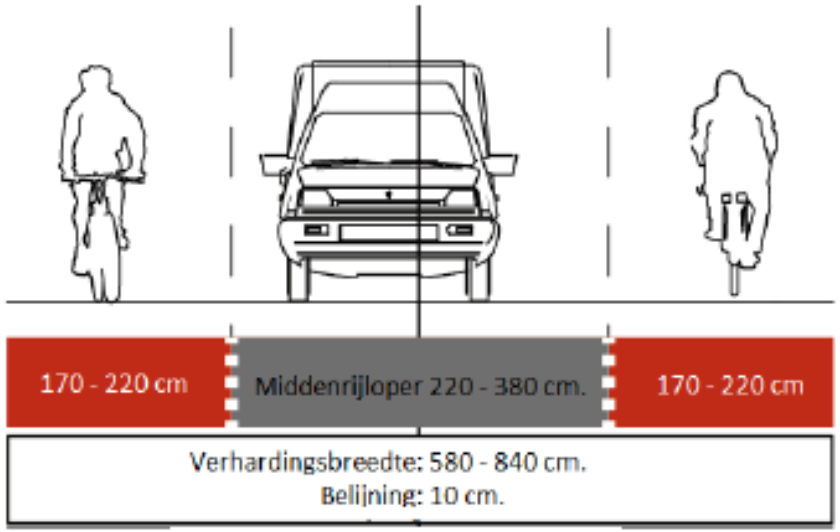
Effect smalle rijloper

Het is voor automobilisten evident dat ze bij een tegenligger moeten uitwijken over de fietsstrook. Als er op dat moment een fietser op de fietsstrook rijdt, moet de automobilist daarachter blijven tot de tegenligger gepasseerd is (bron fietsberaad).

Dit is dus een snelheidsremmend effect en draagt bij aan de geloofwaardigheid van 30 km/u → Dit is essentieel voor een goed en veilig wegontwerp

VOORKEURSPROFIEL MOLENWEG

Fietsstroken met smalle rijloper



Voorkeursprofiel:

Fietsstrook **2.00** + Rijloper **3.00** + Fietsstrook **2.00** =Totaal **7.00**

Advies fietsberaad fietsstrook minimaal 1.70, maar vanwege geparkeerde auto's advies om bredere fietsstroken.

Dit profiel wordt gekenmerkt door fietsstroken en een smalle middenrijloper voor motorvoertuigen in twee richtingen. De middenrijloper is duidelijk te smal voor twee personenauto's: bij een tegenligger moeten automobilisten bewust uitwijken over de fietsstrook. Als er op dat moment een fietser gebruikmaakt van de fietsstrook, moet de automobilist achter de fietser blijven tot de tegenligger gepasseerd is. Om dit gewenste gedrag duidelijk te maken aan de weggebruikers is de middenrijloper smaller dan 3,80 meter. Een breedte tussen 3,80 en 4,80 moet bij voorkeur vermeden worden. Middenrijlopers met deze breedte geven namelijk de minste duidelijkheid over het gewenste gedrag van automobilisten. Versmallen kan hier eenvoudig, door de 'overtollige' breedte aan de fietsstroken toe te delen.

In dit profiel is nauwelijks nog sprake van een scheiding tussen fietsers en motorvoertuigen. Afhankelijk van het aantal tegenliggers maken automobilisten veelvuldig gebruik van de fietsstrook. De fietsstrook is vooral bedoeld om de aanwezigheid van fietsers te benadrukken en het gewenste inhaalgedrag van automobilisten te faciliteren. De bijbehorende maximumsnelheid is 30 km/h en de maximale voertuig-intensiteit 6.000 motorvoertuigen per etmaal.

Conclusie

Dit past bij de Molenweg. Vrachtwagens kunnen gebruik maken van de Molenweg en kunnen elkaar passeren door gebruik te maken van de fietsstrook. Omdat de fietser een duidelijkere plek op de weg heeft, voelt hij zich hier meer welkom en draagt bij aan het verblijfskarakter van de weg en minder aan het verkeerskarakter. Het draagt daarmee bij aan de ambities die er zijn voor een aantrekkelijker centrum. Ook stimuleert dit het fietsgebruik wat ook een bijdrage levert aan een gezonde leefomgeving en een gezonde bevolking.

RHO ADVISEURS

WWW.RHO.NL

