

“Nota Voorstel invoering parkeernormen”

**Dienst Openbare Werken
maart 2003**

Hoofdstuk 1 Inleiding

Door de explosieve groei die Aruba in de jaren 1980 en 1990 (tachtig en negentig) heeft meegemaakt als gevolg van de bouw van een groot aantal hotels en de bevordering van andere toeristische activiteiten, is het aantal inwoners en het wagenpark op het eiland drastisch toegenomen.

Dit bracht met zich mee dat de verkeersintensiteit van bijvoorbeeld het woonwerkverkeer, het schoolverkeer en het bevoorradingsverkeer eveneens fors is toegenomen. De weginfrastructuur die deze verkeerscapaciteit moet ondervangen heeft deze ontwikkeling niet kunnen bijbenen, hetgeen op diverse punten in het wegennet tot verkeersopstoppingen heeft geleid. Het is m.n. de bestemming van een perceel of gebied die mede bepalend is voor het verkeersgedrag van en naar het perceel of gebied. Supermarkten zullen bijvoorbeeld veel meer verkeer aantrekken dan opslagplaatsen.

Een eveneens groot verkeerstechnisch probleem zijn de vele parkeerproblemen bij commerciële panden, waardoor de bereikbaarheid, bedrijvigheid / (levensvatbaarheid) van commerciële panden en en leefbaarheid in gebieden achteruit gaan. Auto's kunnen niet fatsoenlijk en veilig gestationeerd worden, door gebrek aan parkeervoorzieningen op het terrein van het commerciële pand of in de directe omgeving van het pand.

De Dienst Openbare Werken (DOW) heeft als gevolg hiervan in de afgelopen tien (10) jaar ook daadwerkelijk getracht de negatieve gevolgen van de parkeerproblemen op een verantwoorde wijze op te lossen. De huidige parkeerchaos vraagt om voorschriften en richtlijnen aangaande het parkeren, die gehanteerd kunnen worden bij het opstellen van ruimtelijke plannen en voorzieningen voor bedrijven en woningen. Zo wordt al bij het vaststellen van de bestemming en de bebouwingsoppervlakte van een erfpachtsperceel zowel in de erfpachtsvoorwaarden als bij de afgifte van een bouwvergunning geeist, dat het aantal benodigde parkeerplaatsen op het eigen terrein aangelegd dient te worden en niet op de openbare weg.

Alhoewel deze werkwijze al jaren sturend is geweest voor het handelen van DOW, is deze handelingswijze nooit officieel bekrachtigd middels wetgeving. En voor het realiseren hiervan dienen nieuwe parkeernormen ontwikkeld te worden en opgenomen te worden in het Bouwbesluit, dat onderdeel uitmaakt van de bestaande en de te herzien Bouw- en Woningverordening.

Parkeernormen zijn indicatoren die de ideale parkeerbehoefte op en rondom een perceel aangeven. Feitelijk kan op basis van parkeernormen een betere inschatting gemaakt worden over de parkeervoorziening op en rondom een perceel, dat een bepaalde hoeveelheid verkeer produceert of aantrekt.

Het toepassen van parkeernormen is echter vanwege de bestaande hoge bebouwingsdichtheid niet overal mogelijk. Dit geldt met name voor de binnenstad van Oranjestad en San Nicolaas waar veel parkeerproblemen zich voordoen. In paragraaf 2 zal verder ingegaan worden op parkeernormen voor de binnensteden.

1.1. Doel

Gelet op het voorgaande kan het doel van deze nota als volgt worden geformuleerd:

Het vaststellen van actuele parkeernormen voor nieuwe ruimtelijke plannen, projecten en voorzieningen, teneinde enerzijds op adequate wijze in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien en anderzijds om de bereikbaarheid van en leefbaarheid in gebieden beter te waarborgen en te bevorderen.

1.2. Voorwaarden en eisen

- De in deze nota voorgestelde parkeernormen zijn van toepassing op nieuwe ruimtelijke plannen, nieuwbouw – en reconstructieprojecten, voorzieningen en bestemmingswijziging van terreinen;
- Deze nota gaat ervan uit dat de parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd en op een vlotte en veilige wijze toegankelijk zijn vanaf de ontsluitingswegen;
- De parkeernormen zijn mede afhankelijk van de bestemming en ligging van terreinen en panden;
- De in deze nota voorgestelde normen dienen beschouwd te worden als minimale normen daar de verdeling over de vervoerswijze, de zgn. *modal-split*, op Aruba beperkt is tot auto en openbaar vervoer.
- De parkeernormen in deze nota zijn niet van toepassing op de binnenstad van Oranjestad en San Nicolaas daar de bebouwingsdichtheid van deze gebieden reeds hoog zijn.

Hoofdstuk 2 Parkeernormen in relatie tot de parkeerbehoefte.

De behoefte aan parkeerfaciliteiten wordt bepaald door :

1. De bestemming c.q. het gebruik en de ligging van percelen. Zoals reeds in het vorige hoofdstuk is vermeld is de bestemming c.q. het gebruik en de ligging van percelen maatgevend voor de productie en /of attractie van het verkeer van en naar een bepaald gebied en pand.
2. De grootte van het pand.
Hoe groter het pand des te groter is in het algemeen de parkeervraag. De parkeervoorziening moet voldoende groot zijn om in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien.

Aangezien de parkeerbehoefte bepalend is voor de parkeernormen zal een differentiatie moeten worden aangebracht in de toepassing van deze normen. In paragraaf 3 volgt een praktische uitwerking van deze differentiatie naar het type gebouw.

De vele activiteiten (al dan niet commercieel) die adequate parkeervoorzieningen vergen zullen in deze nota voor alle duidelijkheid onderverdeeld worden in een vijftal categorieën. Deze categorieën zijn opgesteld naar analogie van een eerder gedane voorstel van de toenmalige Dienst Domeinbeheer, nu bekend als DIP- Afdeling Beheer, inzake de minimale bebouwingsoppervlakte van bouwwerken op commerciële percelen.

Het betreft de navolgende categorieën:

1. Kantoren;
2. Detailhandel;
3. Openbare gebouwen en voorzieningen;
4. Horeca gebouwen;
5. Industrie, Bouw en Transport.

1. Kantoren

Onder deze categorie wordt verstaan alle kantoorgebouwen waarbij onderscheid wordt gemaakt in kantoorgedeeltes met of zonder baliefunctie.

2. Detailhandel

In deze categorie kunnen winkels, supermarkten, minimarkten, hardware stores en andere consumentgerichte diensten worden ondergebracht.

3. Openbare gebouwen en voorzieningen

De activiteiten die onder deze noemer vallen zijn scholen, gezondheidszorggebouwen, schouwburgen, bibliotheek, kerk, sport- en recreatievoorzieningen.

4. Horeca gebouwen

Zoals de naam het al zegt betreft het hier om de gebouwen die bestemd zijn voor het exploiteren van hotels, restaurants en cafés.

5. Industrie, Bouw en Transport

Onder deze categorie kunnen de navolgende bedrijfsactiviteiten worden ingedeeld: industriële activiteiten, bouwactiviteiten, transportbedrijven, fabrieken, drukkerijen, bottelarijen, bierbrouwerijen, koelbedrijven, autobedrijven, auto showrooms, service-stations, garages, opslagplaatsen enz.

2.1. Parkeernormen in de binnensteden

In de vorige paragraaf is reeds vermeld dat de parkeernormen niet overal van toepassing zijn daar de bebouwingsdichtheid in de bestaande situatie vrij hoog is. Dit speelt zich met name af in de binnenstad van Oranjestad en San Nicolaas.

Dit is geen recente ontwikkeling maar heeft een geschiedenis vanaf de jaren 40, waar bij de bouw van de panden en parkeervoorzieningen in de binnenstad geen rekening werd gehouden met rooilijnen. Dit omdat het wagenpark op Aruba in het verleden kleiner was en geen grote verkeersproblemen opleverde zoals nu het geval is.

Het is daarom wenselijk om de (vervaagde) grens van de binnenstad van zowel Oranjestad als San Nicolas te definiëren / te herdefiniëren, teneinde beter in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien.

Een stringente toepassing van parkeernormen in de binnensteden zou betekenen dat alle panden in de binnenstad tegen de vlakte zouden moeten teneinde aan de ideale parkeerbehoefte te kunnen voldoen. Dit zal funest zijn voor de economische kern en maakt een strikte toepassing van de parkeernormen in de binnenstad vrijwel onhaalbaar.

De parkeerproblemen in de binnenstad zullen op een andere wijze aangepakt moeten worden. In de binnenstad zullen de beschikbare parkeervoorzieningen (zowel openbare als particuliere parkeervoorzieningen) geoptimaliseerd moeten worden, door het beïnvloeden van het parkeergedrag middels betaald parkeren, het bouwen van parkeergarages met parkeerwachters.

Hiervoor zal een aparte beleidsnota worden opgesteld, die onderdeel uitmaakt van het Verkeerscirculatieplan Oranjestad en San Nicolas.

In bijlage 1 en 2 is een kaart van respectievelijk Oranjestad en San Nicolaas opgenomen waarop het afgebakende gebied staat aangegeven waarbinnen de parkeernormen niet van toepassing zijn.

Hoofdstuk 3 Uitgangspunt voor parkeernormen.

Een belangrijk uitgangspunt voor het vaststellen van parkeernormen is het gemiddelde autobezit per inwoner (inwonertal : grootte wagenpark).

Voor het analyseren van de Arubaanse situatie is gebruik gemaakt van de cijfers van het Centraal Bureau Statistiek (CBS). Ook is enigzins rekening gehouden met de Nederlandse parkeernormen.

Het resultaat van de volkstelling 2000 van het CBS geeft aan dat de Arubaanse populatie in totaal 90147 inwoners telt.

In de onderstaande tabel is de opbouw van de populatie gerangschikt naar de volgende leeftijdsklassen. Geconcludeerd moet worden dat het overgrote deel van de Arubaanse bevolking (80.050 = 89%)vrij jong én mobiel is, als uitgegaan wordt van de leeftijds-klassen 0 t/m 59 jaar. Hier zitten niet alleen auto mobilisten, maar ook peuters en kleuters en andere kinderen die naar creches en scholen gebracht moeten worden met de auto.

Leeftijdsklassen	Aantal inwoners
0-9	14128
10-19	12887
20-29	11378
30-39	16866
40-49	15342
50-59	9449
60-69	6058
70-79	2732
80-89	1103
90+	204
Totaal	90147

Tabel 3.1. Aantal inwoners naar leeftijdsklasse

Over het Arubaanse wagenpark.

In de periode van 1990 tot en met 2002 is het wagenpark op Aruba drastisch toegenomen. Uit bijlage 3 valt op te merken dat het wagenpark in het jaar 1990 van 28.490 tot 49.228 auto's is gegroeid in het jaar 2002. Het betreft hier een groei van 72,7% over de gehele linie, dus ongeacht het type gemotoriseerd vervoersmiddel; personenwagens, D-wagens, bussen, motorfietsen en vrachtwagens.

Het gemiddelde autobezitcijfer per inwoner is op dit moment 0,54. Dit indexcijfer is niet representatief daar in dit cijfer ook rekening wordt gehouden met mensen, die niet over een rijbewijs beschikken en derhalve niet deel kunnen nemen aan het verkeer.

Hierom is gekozen voor een meer realistische benadering waarbij alleen gekeken wordt naar het gemiddelde autobezit (som van het aantal personenauto's, taxi's en naamplaten) *in de leeftijdsklasse van 18 en 70 jaar*. Het gemiddelde autobezitcijfer stijgt dan naar 0,72.

Functie: Openbare gebouwen en voorzieningen	Bedrijfsgericht en Consumptief
Onderwijs, scholen	0,72 ppl/ arb.pl. + 0,3 ppl/ leerling
Medische en maatschappelijke diensten	2,4 – 3,8 ppl/ 100 m ² bvo
Medische praktijk (huisarts, tandarts, fysiotherapeut enz.)	6 ppl/ behandelkamer
Verzorgingstehuis	0,36 – 0,72 ppl/ kamer
Ziekenhuis	0,85 – 1 ppl/ bed
Bibliotheek	1,44 ppl/ 100 m ² bvo
Bowlingbaan	2,88 ppl/ baan
Golfbaan	
Kerk	0,29 ppl/ zitplaats
Museum	1,44 – 2,16 ppl/ 100 m ² bvo
Schouwburg, theater, concertzaal, bioscoop	14 – 28 ppl/ 100 m ² bvo
Sporthal	3,5 – 4,3 ppl/ 100 m ² bvo
Sportveld	0,36 – 0,72 ppl/ 100 m ² bvo
Squashbaan	2,1 ppl/ baan
Tennisbaan	4,3 ppl/ baan
Verenigingsgebouwen	2,88 – 6 ppl/ 100 m ² bvo
Congreszaal	7,2 – 8,64 ppl/ 100 m ² bvo

Tabel 3.4: parkeernormen voor Openbare gebouwen en voorzieningen

Functie: Horecagebouwen	Bedrijfsgericht en consumptief
Cafe, bar, discotheek	6 – 8,6 ppl/ 100 m ² bvo
Hotel, motel	0,25 ppl/ arb.pl. + 0,85 ppl/ kamer
Restaurant	10 – 15 ppl/ 100 m ² bvo

Tabel 3.5: parkeernormen voor Horeca gebouwen

Functie: Industrie, Bouw en Transport	<i>Bedrijfsgericht en consumptief</i>
Autoshowroom	1,15 – 1,44 ppl/ 100 m ² bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	1,44 – 4,32 ppl/ 100 m ² bvo
Garage, servicegebouw	2,88 – 4,6 ppl/ 100 m ² bvo
Industrie, bouw en transport	1,6 – 4,3 ppl/ 100 m ² bvo
Laboratorium	1,44 – 4,32 ppl/ 100 m ² bvo
Opslag	0,43 – 1 ppl/ 100 m ² bvo

Tabel 3.6: parkeernormen voor Industrie, Bouw en Transport

Hoofdstuk 4 Aanbevelingen

In de vorige hoofdstukken is reeds aangegeven dat de bestemming en de grootte van het bouwwerk bepalend zijn voor de parkeerbehoefte. Naast de opname van de voorgestelde normen in het bouwbesluit van de Bouw- en Woningverordening ter voorkoming van overlast op openbare wegen c.q. ruimtes, is het wenselijk dat bij de uitgifte van erfpachtpercelen met een commerciële karakter, voorwaarden gesteld worden aan het parkeren.

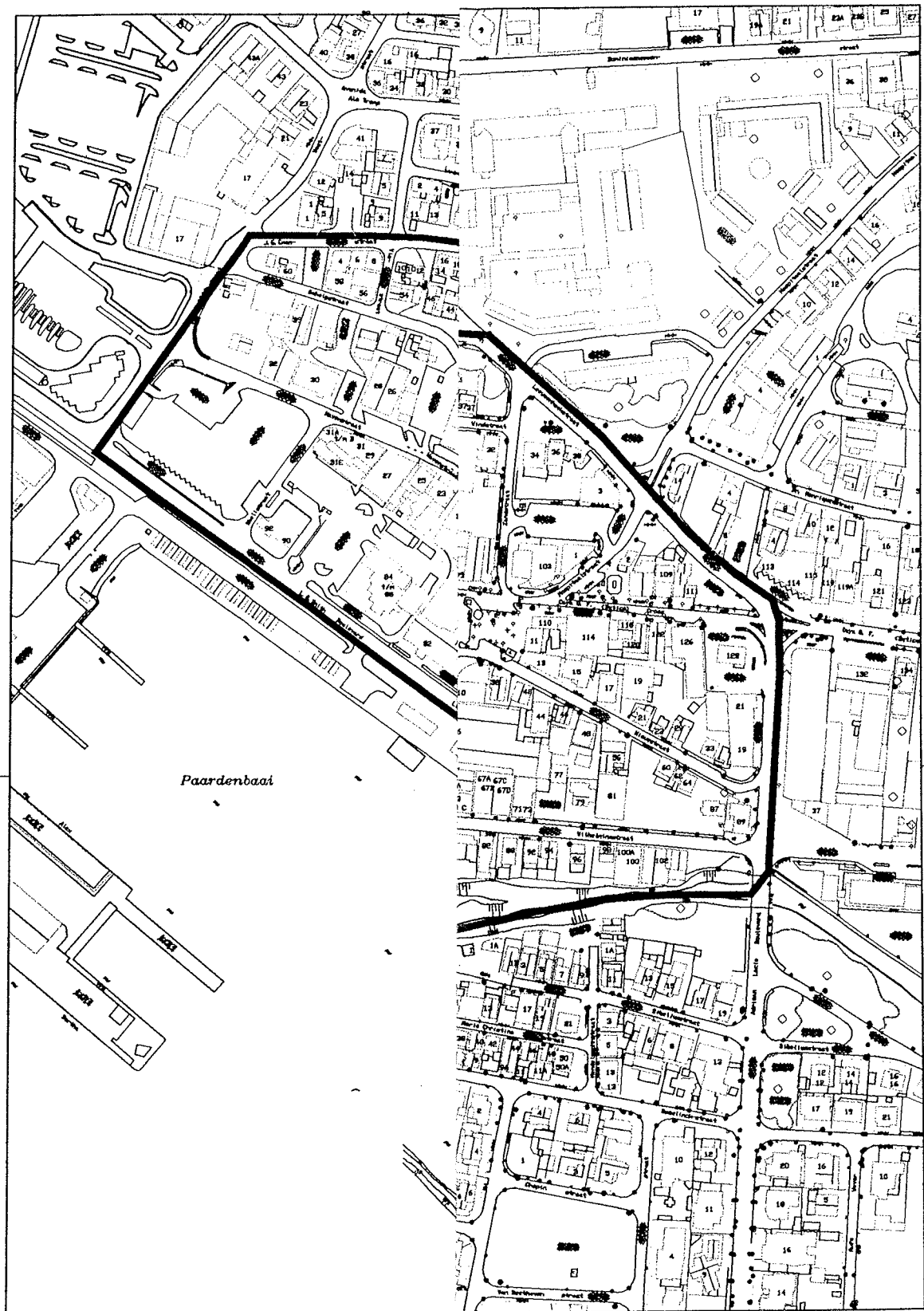
Deze voorwaarden dienen met name gericht te zijn op ten eerste het realiseren van alle benodigde parkeervakken op eigen terrein en ten tweede dat zowel een minimum als een maximum voor de te bebouwen oppervlakte moet worden voorgeschreven.

Het volbouwen van commerciële erfpachtpercelen mag niet worden toegestaan daar deze tot overlast zal leiden op de openbare wegen c.q. ruimtes.

Gelet op het voorgaande worden de volgende onderstaande punten aanbevolen:

1. De in de onderhavige nota voorgestelde parkeernormen op te nemen in het bouwbesluit van de Bouw- en woningverordening;
2. Erfpachtvoorwaarden opnemen die voorschrijven dat de benodigde parkeervakken op eigen terrein gerealiseerd moeten worden;
3. Erfpachtvoorwaarden opnemen die voorschrijven wat het minimum en maximum te bebouwen oppervlakte is.

Bijlage 1



Paardenbaai

EMAAL	SCALE TO FIT	DATUM	OPMERKINGEN:
ETEKEND	J.H. HAZEL	MRT. 2003	
EZIEH	M.L. GROES	MRT. 2003	
ECONTROLEERD	M.L. GROES	MRT. 2003	

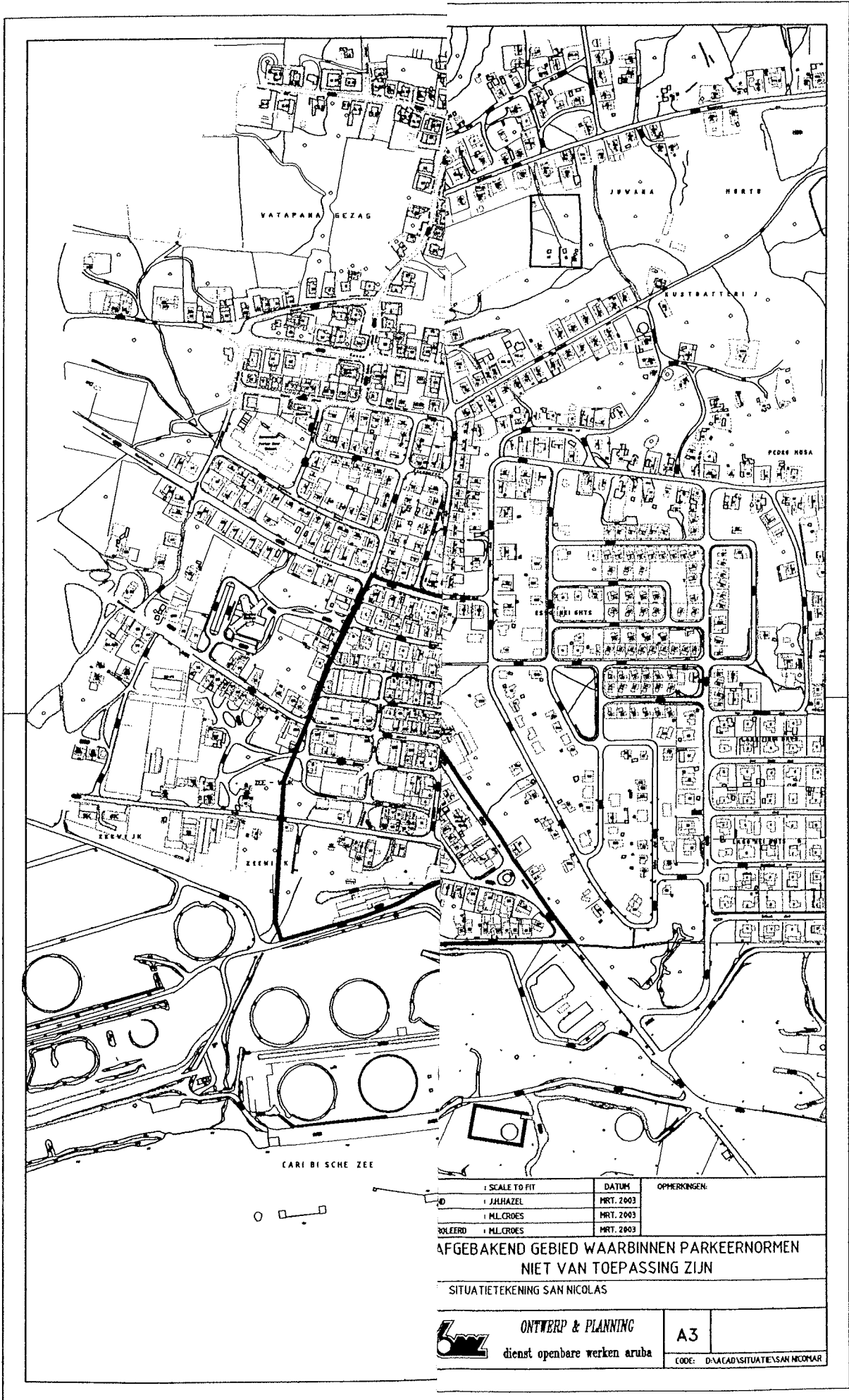
AFGEBAKEND GEBIED WAARBINNEN PARKEERNORMEN NIET VAN TOEPASSING ZIJN

SITUATIE TEKING ORANJESTAD

ONTWERP & PLANNING
dienst openbare werken aruba

A3
CODE: D:\ACAD\SITUATIE\ORANJESTAD

Bijlage 2



SCALE TO FIT	DATUM	OPMERKINGEN:
J.H. HAZEL	MRT. 2003	
M.L. CROES	MRT. 2003	
W. LEERD	M.L. CROES	MRT. 2003

AFGEBAKEND GEBIED WAARBINNEN PARKEERNORMEN
NIET VAN TOEPASSING ZIJN

SITUATIE TEKENING SAN NICOLAS

ONTWERP & PLANNING
dienst openbare werken aruba

A3
CODE: D:\ACAD\SITUATIE\SAN NICOMAR

Bijlage 3

