

## Bekendmaking



### MINISTERIËLE BESCHIKKING

van de 20ste december 2022 , houdende vaststelling van de Nota Invulling en vastlegging toetsingsnormen en criteria EOP

De Minister van Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Planning

#### Overwegende:

dat het op grond van artikel 7, onderdeel b, van de Bouw- en Woningverordening 1935<sup>[1]</sup> verboden is om een gebouw op te richten of gedeeltelijk te vernieuwen zonder een bouwvergunning;

dat het wenselijk is bouwaanvragen op een uniforme manier beoordeeld worden terwijl er ruimte wordt geboden aan ontwikkelingen die met name van belang zijn voor de economische groei, zonder de te beschermen en te behouden waarden onevenredig in het geding te brengen;

dat de definities, normen en richtlijnen vastgesteld op 25 mei 2005 door het voormalige Bestuurscollege van het Eilandgebied Curaçao incompleet zijn en uitbreiding behoeven, en nooit zijn gepubliceerd waardoor ze onvoldoende juridische basis boden voor de toetsing van bouwaanvragen;

dat het wenselijk is de definities, normen en richtlijnen vastgesteld op 25 mei 2005 door het voormalige Bestuurscollege van het Eilandgebied Curaçao te vervangen gelet op de nieuwe ontwikkelingen in de laatste jaren, waaronder de inspanningen van de overheid om de Agenda 2030 voor duurzame ontwikkeling en de Strategic Development Goals te implementeren;

dat het wenselijk is om duidelijke richtlijnen te formuleren voor de toepassing van enkele bepalingen in het Eilandelijk Ontwikkelingsplan Curaçao (EOP)<sup>[2]</sup> zodat deze bij de toetsing van bouwaanvragen en andere verzoeken op een flexibele, consistente, transparante, pragmatische en

beleidsondersteunende wijze toegepast worden;

dat het wenselijk is de Nota Invulling en vastlegging toetsingsnormen en criteria EOP bij ministeriële beschikking vast te stellen en in de Landscourant te plaatsen;

**Gelet op:**

Artikelen 2, 3, 5, 6 en 7 van het EOP;

**HEEFT BESLOTEN:**

**Artikel 1**

De Nota Invulling en vastlegging toetsingsnormen en criteria EOP opgenomen in de bijlage bij deze ministeriële beschikking wordt vastgesteld.

**Artikel 2**

Deze ministeriële beschikking treedt in werking met ingang van de datum van de dagtekening ervan.

**Artikel 3**

Bij de inwerkingtreding van deze ministeriële beschikking komt de nota Normen en Richtlijnen, vastgesteld door het voormalige Bestuurscollege op 25 mei 2005 onder stuknummer 2004/41893, te vervallen.

**Artikel 4**

Deze ministeriële beschikking met bijbehorende bijlage wordt in de Landscourant geplaatst.

Willemstad, .....  
De Minister van Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Planning  
Ing. Charles F. Cooper, Msc.

Uitgegeven de .....  
De Minister van Algemene Zaken  
G. Pisas

[1] P.B. 1952, no. 14

[2] A.B. 1995, no. 36

# NOTA

## Invulling en vastlegging toetsingsnormen en criteria

### EOP

*Wijze van meten en Bestemmingsgebieden  
Stedelijk Woongebied, Industriegebied,  
Vliegveld, Toeristisch Gebied*

## Inhoud

1. Inleiding.....	3
Aanleiding.....	3
Doelstelling en reikwijdte .....	5
Relatie met andere wetgeving.....	5
2. Definities.....	6
3. Toepassing EOP als wettelijk toetsingskader voor bouwaanvragen en overige verzoeken.....	8
4. Wijze van interpretatie bij Artikel 2: Wijze van meten.....	10
5. Wijze van beoordelen, normen en criteria behorende bij Artikel 3: Stedelijk Woongebied .....	13
5. Wijze van beoordelen, normen en criteria behorende bij Artikel 5: Industriegebied.....	33
6. Wijze van beoordelen, normen en criteria behorende bij Artikel 6: Vliegveld.....	34
7. Wijze van beoordelen, normen en criteria behorende bij Artikel 7: Toeristisch gebied.....	36

### 1. Inleiding

#### Aanleiding

De aanleiding tot deze nota is zesdelig.

### Toetsingscriteria die niet meer voldoen

Op 25 mei 2005, onder stuknummer 2004/41893, heeft het voormalige Bestuurscollege van het Eilandgebied Curaçao een beperkt aantal definities, normen en richtlijnen vastgesteld. Deze toetsingscriteria zijn echter aan evaluatie toe gelet op de nieuwe ontwikkelingen die zich gedurende de laatste jaren hebben voorgedaan sinds de invoering van het EOP en rekening houdende met het feit dat de ruimtelijke ontwikkeling niet een statisch maar een dynamisch proces betreft.

### Onvoldoende juridisch basis voor toepassing van de criteria

Uit diverse vonnissen is gebleken dat vanwege het feit dat het Bestuurscollege de vastgestelde definities, normen en richtlijnen niet heeft gepubliceerd, deze onvoldoende juridische basis boden om hiermee meer inhoud en sturing te kunnen geven aan de beoordeling van (bouw)plannen.

### Gebrek aan overige normen

Gedurende de tijd bleek steeds meer dat de nota met definities, normen en richtlijnen niet compleet was. Zo was er geen kader ten aanzien van belangafweging bij overschrijding bouwhoogtes, dichtheid en meer. Ook om die reden was uitbreiding van de nota nodig.

### Regeerprogramma 2017 – 2021

In het Regeerprogramma 2017 – 2021 was opgenomen dat de Minister van Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Planning (VVRP) de bestaande normen en richtlijnen moet operationaliseren teneinde stedelijke ontwikkeling te stimuleren door effectief gebruik van de schaarse beschikbare gronden en natuurlijke bronnen.

### United Nations trajecten

De Verenigde Naties heeft een aantal trajecten vastgesteld die duidelijk met elkaar verbonden zijn in het kader van duurzame ontwikkeling.

- 2030 Agenda voor duurzame ontwikkeling
- New Urban Agenda (Habitat III)
- Strategic Development Goals (SDG's)

De Raad van Ministers is akkoord gegaan met de instelling van een commissie voor de implementatie van de SDG's en Agenda 2030<sup>[1]</sup>.

In het kader van de Agenda 2030 loopt het traject van de nieuwe stedelijke agenda (New Urban Agenda, NUA). De New Urban Agenda heeft betrekking op een wereldwijde inzet voor duurzame verstedelijking met de nadruk op verdichting, teneinde de schaarse beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Dit blijkt duidelijk uit de punten 51 en 52 uit de uitkomsten van de conferentie

van de UN over huisvesting en duurzame stedelijke ontwikkeling (Habitat III).

51. *We commit ourselves to promoting the development of urban spatial frameworks, including urban planning and design instruments that support sustainable management and use of natural resources and land, **appropriate compactness and density**, polycentrism and mixed uses, through infill or planned urban extension strategies as applicable, **to trigger economies of scale and agglomeration**, strengthen food system planning, and enhance resource efficiency, urban resilience and environmental sustainability.*
52. *We encourage spatial development strategies that take into account, as appropriate, the need to guide urban extension prioritizing urban renewal by planning for the provision of accessible and well-connected infrastructure and services, sustainable population densities, **and compact design and integration of new neighborhoods into the urban fabric, preventing urban sprawl and marginalization.***

Met deze uitgangspunten van de Agenda 2030 in het achterhoofd wordt in onderliggende “nota nieuwe normen en richtlijnen” zodanig invulling gegeven aan de normen en richtlijnen, dat ze sturend zijn om genoemde uitgangspunten ook mogelijk en haalbaar te maken.

## EOP

Ook de herziening van het Eilandelijk Ontwikkelingsplan Curaçao (EOP) (A.B. 1995 no 36) was in het Regeerprogramma 2017 – 2021 opgenomen. Ook het regeerakkoord 2021 – 2025 stelt dat het EOP geëvalueerd en aangepast dient te worden ten behoeve van duurzame ontwikkeling, waarbij geëvalueerd kan worden of 25% tot 35% van de gronden met de bestemming Conserveringsgebied, Parkgebied en Open Land ten behoeve van woningbouw en toerisme kunnen worden gebruikt. Verder dient het EOP gewijzigd te worden opdat constructies van 4, 5 of meer verdiepingen (high rise) mogelijk zijn en de constructie van appartementen makkelijker kan.

In een herzieningstraject kunnen vergaande aanpassingen en wijzigingen worden ingevoerd. Een herzieningstraject zal echter de nodige tijd in beslag nemen en de nodige middelen vergen. In afwachting van het herzieningstraject zal tussentijds steeds onderzocht en vastgesteld worden hoe de bepalingen en richtlijnen van het EOP op een flexibele, consistente, transparante, pragmatische en beleidsondersteunende wijze ingezet kunnen worden.

Uit vele uitspraken wordt de indruk gecreëerd dat het EOP ontwikkelingen in de weg staat. De gangbare praktijk is dat veel mogelijk is binnen de kaders van het EOP. In dat licht is het van belang om duidelijke richtlijnen te (her) formuleren voor de toepassing van enkele bepalingen in het EOP, zodat bij de uiteindelijke toetsing van de bouwaanvraag en andere verzoeken die zullen leiden tot een bouwaanvraag bij het Ministerie van VVRP, deze op een uniforme manier beoordeeld wordt terwijl er ruimte wordt geboden aan ontwikkelingen die met name van belang zijn voor de economische groei, zonder de te beschermen en te behouden waarden onevenredig in het geding te brengen.

## **Doelstelling en reikwijdte**

Resumerend is het streven van deze nota om de toepassing van het EOP, alsook de bestaande

definities, normen en richtlijnen, praktisch en helder te formuleren, beter uitvoerbaar te maken, eenduidiger te laten zijn en om bepaalde criteria aan te scherpen en te herformuleren teneinde de kwaliteit van het stedelijk woongebied te vergroten en meer verdichting te kunnen bereiken. Hierbij is, zoals reeds aangegeven, ook gekeken naar reeds bestaande interne nota's van het Ministerie.

Daarnaast is het van belang om meer mogelijkheden te bieden aan economische groei zonder de kwaliteit van de leefomgeving onevenredig aan te tasten en om een goede juridische basis te bieden. Dit speelt naast de bestemming Stedelijk Woongebied (Artikel 3) ook sterk binnen de bestemmingen Industriegebied (Artikel 5), Vliegveld (Artikel 6) en Toeristisch gebied (Artikel 7), die daardoor hier ook zijn meegenomen. Bij de overige bestemmingen speelt dit niet. Bovengenoemde bestemmingen zijn de bestemmingen waarbinnen momenteel de ruimte en mogelijkheid bestaat om verdere economische groei mogelijk te maken.

Alhoewel in de bestemming Binnenstad (Artikel 4) ook ruimte is voor verdere economische groei, kent dit artikel een bijzondere dynamiek en complexiteit vanwege het feit dat er een sterk accent op de bescherming en herstel van het historische karakter ligt, mede vanwege de Werelderfgoed status. Dit artikel zal in een separaat traject verder uitgewerkt worden.

#### **Relatie met andere wetgeving**

Aangezien er een nieuwe concept Bouw- en Woningverordening is opgesteld en deze zich thans in het vaststellingsproces bevindt, is het ook belangrijk dat de definities, normen en richtlijnen die gehanteerd worden, hierop zijn afgestemd.

## **2. Definities**

### **Handel en dienstverlening**

In de begrippenlijst van artikel 1 van het EOP is alleen detailhandel, dienstverlening, en aan detailhandel verwante dienstverlening omschreven en wel als volgt:

#### *Detailhandel:*

“het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, verkopen en/of leveren van goederen aan personen welke die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit”.

#### *Dienstverlening:*

“het bedrijfsmatig verlenen van diensten”.

#### *Aan detailhandel verwante dienstverlening:*

“het bedrijfsmatig verlenen van diensten aan personen welke die diensten kopen voor gebruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit”.

Hierbij wordt onder bedrijfsmatig verstaan: in het kader van de uitoefening van een bedrijf (Economisch Woordenboek), hetzij een eenmanszaak of een andere rechtsvorm.

## Hotel

Een accommodatie met slaapplekken voor logiesverstrekking in overwegend een- en tweepersoonskamers tegen boeking per nacht, waar afzonderlijke maaltijden, kleine etenswaren en dranken kunnen worden verstrekt aan gasten en aan passanten (een bezoeker van een hotel die daar niet blijft overnachten). Ook appartementen met hoteldienstverlening behoren hiertoe. Hiervoor is het van belang dat er een lobby aanwezig is, en voorzieningen zoals een restaurant en recreatieve faciliteiten, als een zwembad, fitnessruimte e.d.

Een principieel verschil tussen een hotel en een pension is dat een hotel wel consumpties verstrekt aan passanten en een pension niet.

## Omgeving

De omgeving van een bouwperceel betreft de direct aan een van de zijden van het perceel grenzende percelen.

## Recreatieve doeleinden

In Nederlandse bestemmingsplannen worden recreatieve doeleinden als verzamelnaam gebruikt voor terreinen, vaste accommodaties en voorzieningen. Terreinen zijn groen en watergebieden waar recreatieve activiteiten kunnen worden uitgevoerd zoals wandelen, surfen, zwemmen en fietsen. Vaste accommodaties zijn hotels, recreatiewoningen, appartementen, bungalows, B&B enz. Bij voorzieningen wordt gedacht aan restaurants, auto en fietsverhuur, infocentra en meer.

## Recreatiewoning en luxueuze woonvormen (Nederlandse Encyclopedie)

Een tot bewoning bestemd gebouw dat gelegen is op een officieel voor recreatie aangewezen terrein en-of bestemd is voor bewoning gedurende de vakantie.

Een recreatiewoning voldoet aan alle criteria die gelden voor woningen, maar een recreatiewoning hoeft niet geschikt te zijn voor bewoning gedurende het gehele jaar.

## Woning

Een gebouw of gedeelte daarvan, bestemd om zelfstandig tot huisvesting te dienen, zijnde een woonhuis, een appartement, of elk ander vorm van huisvesting.

### 3. Toepassing EOP als wettelijk toetsingskader voor bouwaanvragen en overige verzoeken

In paragraaf 1.1. van de Memorie van Toelichting van het EOP “De betekenis van het eilandelijk ontwikkelingsplan” wordt aangegeven dat “De dynamiek van het eiland en met name het stedelijk gebied ondermeer blijkt uit de aanpassingen en ontwikkelingen in het ruimtelijk beeld”. Perioden van



snelle maatschappelijke veranderingen en economische ontwikkeling laten hun sporen na door ingrepen in de bebouwing en het gebruik van die bebouwing". Letterlijk wordt gesteld: "Het Eilandelijk Ontwikkelingsplan Curaçao 1995 (EOP) is als ieder plan een product van zijn tijd."

Zevenentwintig (27) jaar na dato geldt dit uiteraard nog steeds. Reeds toen waren daarbij de regionale en internationale concurrentiepositie, de kwaliteit van de stedelijke omgeving, de mobiliteit en de zorg voor het milieu belangrijke thema's. Voor het versterken van de economische en culturele positie van Curaçao werd het nodig geacht Curaçao tot een internationaal en regionaal concurrerend vestigingsmilieu te ontwikkelen. Hiervoor zou de samenwerking tussen de overheidsdiensten en de private sector verder ontwikkeld moeten worden. Dit geldt anno 2022, 27 jaar na dato (!) onverminderd en door de huidige economische stagnerende situatie en economische bedreigingen zelfs in versterkte mate.

Het Eilandelijk Ontwikkelingsplan biedt een integraal kader voor het opstellen en toetsen van plannen, mede doordat het toekomstig gebruik van de gronden op het Eiland wordt vastgelegd in bestemmingsvoorschriften. Het EOP zelf vindt zijn grondslag in de Eilandsverordening Ruimtelijke Ontwikkeling Curaçao (A.B. 1980 no.6, zoals gewijzigd).

Bij de toetsing van de bouwaanvraag zijn, naast de overige bepalingen zoals artikelen 22a, 33 en 43, de weigeringsgronden zoals opgenomen in artikel 22 van de Bouw- en Woningverordening 1935 relevant. Meer in het bijzonder is artikel 22 lid 8 van belang daar waar het de bestemmingsvoorschriften van een ontwikkelingsplan en de voorschriften bij een goedgekeurd verkavelingsplan betreft. Deze bestemmingsvoorschriften zijn uiteraard opgenomen in het EOP. In het EOP zijn de weigeringsgronden opgenomen in artikel 17. Deze blijven ongewijzigd van kracht. Bij de toetsing zijn het deze weigeringsgronden die expliciet dienen te worden getoetst en onderbouwd, zowel bij een weigering als bij gunning van een bouwvergunning, dan wel bij een principe beoordeling.

Artikel 15 van het EOP geeft de mogelijkheid om aanvullende eisen te stellen aan een aanvraag, afhankelijk van de situatie, waarbij expliciet is opgenomen dat belangen van de aanvrager van de bouwvergunning niet onevenredig mogen worden geschaad in verhouding tot de belangen, die gediend worden met het stellen van de nadere eisen, zolang er geen uitwerkingsplannen zijn voor de betreffende situatie. Dit artikel blijft verder buiten beschouwing in deze memo aangezien de inzet hiervan niet in normen en richtlijnen gevat kan worden. Dit laat onverminderd dat de beoordelaar altijd voor bijzondere gevallen dit artikel kan raadplegen.

Het EOP is een ontwikkelingsplan met bestemmingsvoorschriften. Deze voorschriften bestaan uit bestemmingskaarten, -bepalingen en overige bepalingen. Het EOP kent ook een programma in hoofdlijnen met plankaarten. Het EOP biedt een integraal kader voor het opstellen en toetsen van plannen. Hiermee is het EOP richtinggevend. De toetsing van een bouwaanvraag zal binnen deze kaders van het EOP geschieden en alle definities, normen en richtlijnen ontleen hieraan hun basis.

Vanwege deze opzet van het EOP is het van belang de Memorie van Toelichting, zoals geformuleerd in paragraaf 1.2 te vermelden. Deze geeft aan dat het ontwikkelingsplan uitgaat van globale bestemmingen, welke moeten dienen voor beheersing van de toekomstige ontwikkelingen. De bestemmingen moeten echter zo flexibel zijn, dat onvoorziene mogelijkheden voor investeringen

niet door het plan worden uitgesloten. Dit houdt in dat de bestemmingsbepalingen, behorende bij de op de bestemmingskaarten aangegeven bestemmingen, op globale wijze de doeleinden moeten schetsen, waarvoor de grond is bestemd.

Bouwplannen kunnen en moeten rechtstreeks aan het op de bestemmingskaart en in de bestemmingsbepalingen vastgelegde ruimtelijk beleid worden getoetst. De bestemmingsbepalingen bieden daartoe in een aantal gevallen echter onvoldoende houvast, waardoor een grotere kans op willekeur en inconsistentie kan ontstaan.

Dit kan opgelost worden door duidelijkere en eenduidigere normen en criteria. Ook de op 25 mei 2005 door het toenmalige Bestuurscollege vastgestelde definities, normen en richtlijnen bleken onvoldoende toereikend.

Het doel van deze nota is om een duidelijk en uniform toetsingskader te bieden bij de toetsing van een bouwaanvraag of andere verzoeken die zullen leiden tot een bouwaanvraag, door nadere invulling te geven aan definities, normen en richtlijnen.

[\[1\]](#) 2019/28037 8 jan 2020

#### 4. Wijze van interpretatie bij Artikel 2: Wijze van meten

(Wetteksten in blauw)

Bij toepassing van de globale dan wel uitgewerkte bestemmingsvoorschriften gelden de volgende bepalingen:

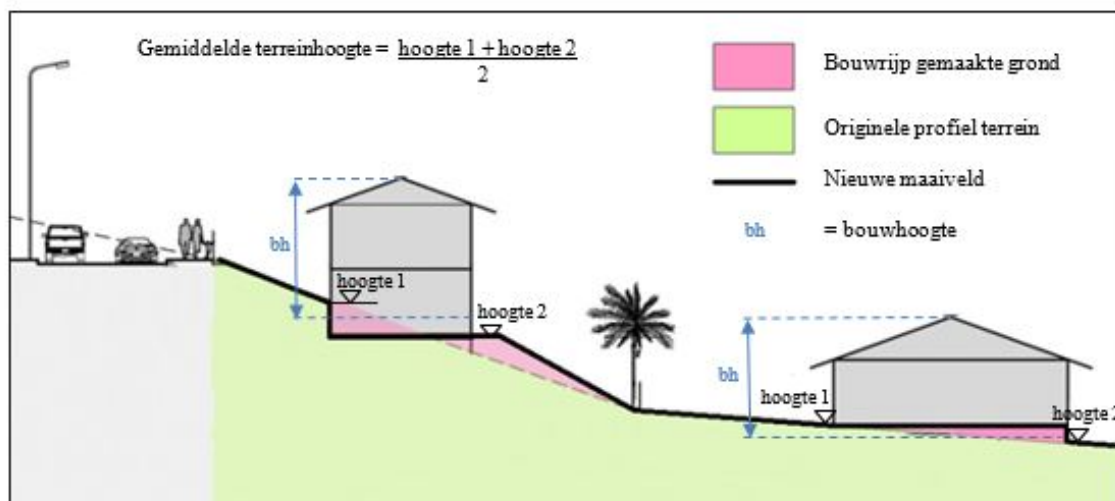
- a. De bouwhoogte van een bouwwerk wordt gemeten vanaf de gemiddelde hoogte van het terrein waarop het bouwwerk staat, na het bouwrijp maken daarvan, tot aan het hoogste punt van het bouwwerk.

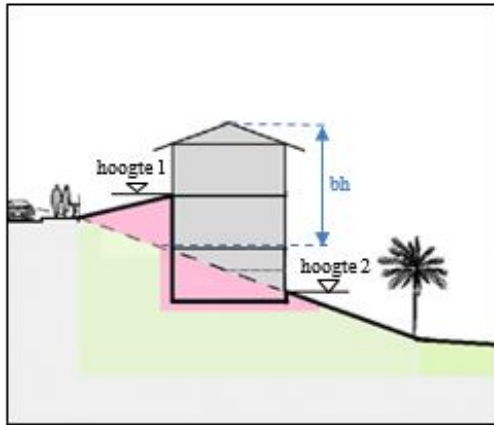
##### Wijze van meten en toelichting:

Bouwrijp maken van een stuk grond betekent dat men het maaiveld gaat bewerken voordat er met bouwen begonnen kan worden. Een bouwrijp terrein is een terrein zonder verhardingen, funderingen, gebouwen, bomen en wortels, struiken en andere obstakels die de aanvang van de werken in de weg kunnen staan.

De gemiddelde hoogte van het terrein waarop een bouwwerk staat is de gemiddelde maaiveldhoogte. Deze wordt dus bepaald NA het bouwrijp maken, oftewel na het op hoogte brengen of vlakmaken van het terrein om daarop te kunnen bouwen.

De bouwhoogte wordt bepaald zoals aangegeven op de tekeningen hieronder. Ten behoeve van de toetsing dient de aanvrager op de bouwtekening het nieuwe maaiveld aan te geven (bouwrijp gemaakt).





Figuur 1 Wijze van meten bouwhoogte

Bij het meten van de bouwhoogte worden ondergeschikte losse onderdelen, zoals apart aangebrachte niet constructieve schoorstenen of lucht, af- en toevoerpijpen, antennes, en soortgelijke niet bouwvergunning plichtige onderdelen, niet meegenomen.

**b. De grondoppervlakte en de inhoud van een bouwwerk worden gemeten tussen de buitenwerkse gevelvlakken.**

Wijze van meten en toelichting:

Metten tussen de buitenwerkse gevelvlakken betekent dat de gevelconstructie meegenomen wordt in de totale oppervlakte of volumeberekening. Als een gevelvlak onderdeel vormt van een geschakeld bouwwerk en er dus sprake is van een gemeenschappelijke gevel, dan telt het grondoppervlak tot het midden van deze gevel. Bij het bepalen van de totale vloeroppervlakte van een wooneenheid, worden buitentrappen, terrassen en porch ruimtes niet meegenomen, aangezien deze als open ruimtes worden beschouwd, ook al hebben ze een borstwering.

Terrassen en porches worden wel meegenomen bij het bepalen van het bebouwingspercentage van een perceel grond (dit is de totale oppervlakte van het perceel grond dat bebouwd is ten opzichte van de totale oppervlakte van het perceel grond).

**c. De afstand tussen een bouwwerk en een grens van een bouwperceel wordt gemeten vanaf het dichtst bij de perceelgrens gelegen punt van dat bouwwerk en haaks op de perceelgrens.**

Wijze van meten en toelichting:

Indien het bouwwerk niet parallel aan de perceelgrens loopt, betekent dit dat er tussen de gevels van het bouwwerk en de perceelgrens diverse afstanden bestaan. Dit artikel is bedoeld om een duidelijke uniforme meetmethode te hebben.

Voor het bepalen van de afstand wordt gekeken naar het punt in de gevel van het bouwwerk dat het dichtst bij de perceelgrens ligt (de kleinste afstand). Er wordt gemeten in een lijn die haaks op de perceelgrens staat, tot aan dat punt in de gevel.

Zie hiervoor Figuur 2.



*Figuur 2 Wijze van meten: afstand tussen bouwwerk en erfgrans*



## 5. Wijze van beoordelen, normen en criteria behorende bij Artikel 3: Stedelijk Woongebied

### Doeleindenomschrijving:

1. De gronden welke op de bestemmingskaart no.1 als zodanig zijn aangegeven, zijn bestemd voor handhaving en versterking van het stedelijk woongebied van Curaçao. Omdat schaarse financiële middelen en ruimte zo doelmatig mogelijk moeten worden gebruikt en ter bescherming van waardevolle natuurgebieden en open ruimtes, dient verdere spreiding van bebouwing en infrastructuur op Curaçao te worden beperkt. De verdere ontwikkeling van stedelijke functies dient daarom plaats te hebben binnen het op de bestemmingskaart no.1 aangegeven stedelijk woongebied.

In dit gebied dient de ontwikkeling van een optimaal en goed op elkaar afgestemd woon- en werkklimaat te worden nagestreefd.

De verdere ontwikkeling van dit gebied mag niet ten koste gaan van de ontwikkeling van de Binnenstad, maar dient deze juist aan te vullen en te ondersteunen.

Beschrijving in hoofdlijnen van de wijze waarop de doeleinden worden nagestreefd:

### 2a. Toegestaan zijn bebouwing en andere voorzieningen ten behoeve van:

1. woondoeleinden;
2. bedrijfsdoeleinden
3. detailhandelsdoeleinden;
4. dienstverleningsdoeleinden;
5. recreatieve doeleinden
6. maatschappelijke doeleinden;
7. verkeersdoeleinden;
8. defensiedoeleinden;
9. doeleinden van landschaps- en

### Wijze van toetsing en toelichting

De doeleindenomschrijving geeft niet duidelijk aan dat toerisme mogelijk is in de bestemming Stedelijk woongebied. Immers het EOP wijst via artikel 7 Toeristisch gebied duidelijk gebieden aan die bedoeld zijn voor toerisme.

In de toelichting op het EOP, *hoofdstuk 3.6.c Toerisme, ruimtelijke mogelijkheden*, wordt echter onder de algemene tekst gesteld dat: 'Toeristische ontwikkelingen in de zin van de bouw van hotels en villa's of appartementen is ook elders binnen het stedelijk woongebied en de Binnenstad toegestaan, maar worden door de overheid niet gestimuleerd.'

Dit betekent impliciet dat afhankelijk van het soort toerisme, toeristische projecten toegestaan kunnen worden in het stedelijk woongebied. Voor de toetsing van een toeristisch

**project zijn dan de voor artikel 3 en 15 van het EOP voorgeschreven bepalingen van toepassing, alsook de richtlijnen in het Tourism Masterplan.**

Voor het aspect hinder geldt als nadere vereiste dat afvalwater uit toeristische projecten te allen tijde gezuiverd dient te worden overeenkomstig de door de overheid te stellen normen. Dichtheden voor toeristische projecten zullen verder uitgewerkt worden.

**2b. Ten einde de bestaande infrastructuur efficiënter te benutten wordt gestreefd naar verdichting van het bestaande stedelijk woongebied door het bevorderen van invulplannen.**

**Voorzover het bestemmingsvlakken betreft, waarin Willemstad en Tera Cora zijn gelegen, geldt hierbij als uitgangspunt bij het ontwikkelen van woningbouwplannen, dat gestreefd wordt naar het bereiken van een woningdichtheid per buurt van:**

- 1. 15 tot 30 woningen per ha. voorzover het buurten met overwegend volkswoningen betreft;**
- 2. 6 tot 20 woningen per ha. in andere buurten dan onder 1 genoemd.**

#### Wijze van toetsing en toelichting

Momenteel wordt, gebaseerd op het tweede lid, bij aanvragen voor woningen het vereiste van minimaal 500 m<sup>2</sup> per bouwperceel aangehouden.

Er wordt in dit artikel echter niet expliciet aangegeven of het een bruto of netto berekening van het aantal hectares betreft. In de artikelsgewijze toelichting in hoofdstuk 2 wordt verduidelijkt dat het veelvuldig in de bepalingen gebruikte begrip 'dichtheid', moet worden verstaan als: *'de bruto dichtheid, dat wil zeggen het aantal gebouwen berekend over de totale oppervlakte van een bepaald gebied'*.

Er wordt dus van uitgegaan dat daarbij ook niet uitgeefbare gronden als wegen, pleinen, afwatering etc. meegenomen worden in het bepalen van de totale oppervlakte. Ook blijkt uit dit artikel dat het om een gemiddelde woningdichtheid gaat, daar het een groter gebied (per buurt bekeken) betreft. Onder artikel 1. Begripsomschrijvingen, nr. 20. Dichtheid, wordt ook uitgelegd dat het gaat om: *'het totale aantal van de aangegeven gebouwde eenheden, welke zich bevinden binnen de totale grondoppervlakte van een aangegeven gebied, uitgedrukt in hun aantal per hectare van de totale grondoppervlakte van dat gebied.'* In artikel 3, lid 2b, wordt het gebied omschreven als een buurt. In het verlengde van de verdichtingsfilosofie van het EOP zelf, alsook genoemd als belangrijkste uitgangspunt in de 'New Urban Agenda', wordt hierbij voorgesteld om de hiernavolgende rekenmethode aan te houden.

**Woningdichtheid per buurt berekend: Dit betreft het bruto gebied, oftewel de gehele woonwijk, inclusief het oppervlak ten behoeve van buurt- en wijkvoorzieningen en wegen boven het niveau van woonstraat.**

Het betreft duidelijk niet de dichtheid per bouwblok, die dan veel hoger zou uitkomen. De dichtheid kan dan ook niet teruggerekend worden naar de dichtheid per kavel en dus de kaveloppervlakte,

daar het over een hele buurt bekeken moet worden.

Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat een kavel of een blok met gestapelde woningen in een hoge dichtheid voorkomt, waarnaast zich een groter oppervlakte aan recreatief gebied bevindt (N.B. Wereldwijd gezien hebben stedelijke gebieden 60 of meer woningen per ha., terwijl landelijke gebieden minder dan 25 woningen per ha. hebben).

Er is momenteel voldoende ruimte binnen de dichtheden op buurtniveau in het Stedelijk Woongebied om te kunnen verdichten.

Voorgesteld wordt om naar het stedenbouwkundig karakter van de buurt te kijken om de na te streven dichtheid te bepalen.

**Als er overwegend (50% of meer) grote kavels (>1000 m<sup>2</sup>) zijn (= 6 of minder woningen per ha.), kan in principe de dichtheid op de bestaande kavels dan niet meer dan het dubbele worden. Voor nieuw te verkavelen gronden binnen zo'n buurt, waar geen woning op staat, kan wel uitgegaan worden van hogere dichtheden.**

Voorbeelden waar een combinatie is van grotere kavels (lage woningdichtheid) en delen met woningen in een veel hogere dichtheid, zijn Blue Bay en Julianadorp, waarbij de ene in flatgebouwen is opgelost en de ander met een "gated community" binnen de verkaveling van grotere kavels.

Afwijkingen op het bovenstaande, eerder in een hogere dichtheid, zijn met een goede onderbouwing mogelijk. Bij kleinere woningen kan een onderbouwing zijn dat het om kleinere 1 tot 2 persoonswoningen gaat, waardoor de woningdichtheid hoger wordt, maar de woondichtheid niet (minder personen per huishouden).

*De wijze waarop de dichtheden omgerekend kunnen worden in kavelgroottes*

Indien over het algemeen 30 woningen per ha. wordt aangehouden en er uit zou worden gegaan van een optimale verkaveling en infrastructuur, dan zal circa 60% van de gronden uitgeefbare gronden (kavels) zijn. Dit betekent dat de 30 woningen op 0,6 ha uitgeefbare grond moet plaatsvinden. Dit komt neer op 200 m<sup>2</sup> per woning.

Is het percentage uitgeefbare grond lager (meer groen en infrastructuur, bijvoorbeeld een groot afwateringsgebied) dan wordt het aantal woningen op een kleinere oppervlakte opgevangen, maar is er meer ruimte omheen. Dit zal alleen in het geval van flatgebouwen haalbaar kunnen zijn en niet op vrijstaande kavels. Er zal dus een onderscheid gemaakt moeten worden in woningtypen. Voor vrijstaande woningen is 200 m<sup>2</sup> per woning de ondergrens.

**Er wordt dus bij de toetsing uitgegaan van 30 woningen per ha. Bij benadering komt dit neer op minimaal 200 m<sup>2</sup> per woning.**

Afwijking hierop is mogelijk, indien onderbouwd. Zie lid 2c hieronder.

Het minimaal toegestane kavelgrootte wordt bepaald zoals aangegeven in onderstaande schema.

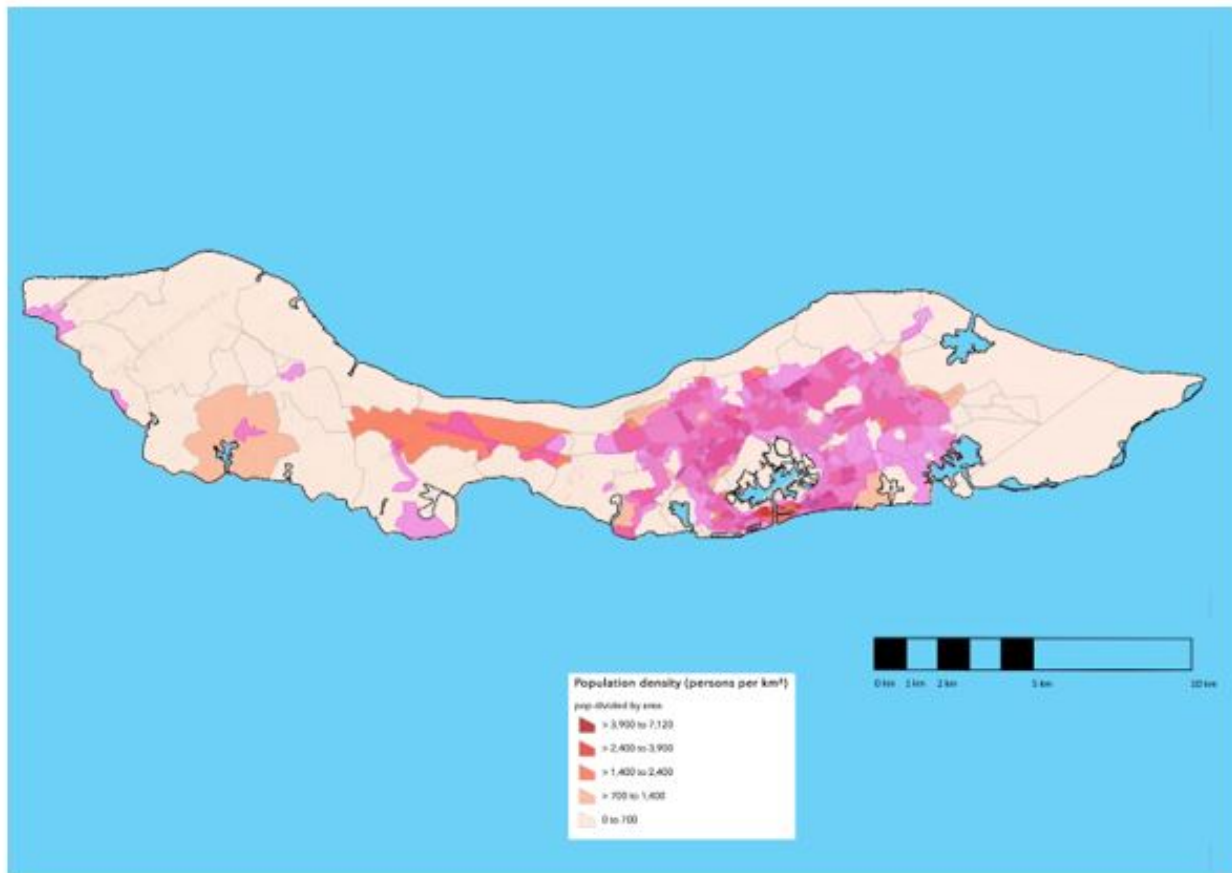




*Figuur 4 Schemat b.v. bepaling woonbuurt dichtheid karakter*

**Om de controle te kunnen doen, wordt voorgesteld om de conform CBS vastgestelde woonbuurten binnen het Stedelijk Woongebied aan te houden, evenals de oppervlakte hiervan en het steeds op dat moment actuele aantal woningen in die buurt.**

De Geozones kunnen hiervoor niet gebruikt worden. Deze reiken veel verder dan de grenzen van een wijk, waardoor te veel bovenwijkse voorzieningen meegenomen worden. Er zijn 65 Geozones die weer onderverdeeld zijn in 280 buurten. De data aangaande dichtheden van buurten zijn op CBS.cw te vinden. De buurtgrenzen staan los van de bestemmingsvlakken en kunnen elkaar kruisen. Indien een bouwplan binnen een rechtsgeldig verkavelingsplan valt, dan dient deze ook beoordeeld te worden conform de juridische kaders van dat betreffende verkavelingsplan. Onder Hoofdstuk 2 is dit nader uitgelegd.



*Figuur 5 Woningdichtheden binnen Stedelijk Woongebied (roze vlak)*

**2c. Indien bouwvergunning wordt aangevraagd voor bebouwing met een grotere of lagere dichtheid dan onder b. genoemd, dient een afweging plaats te vinden tussen het met die afwijkende dichtheid te dienen belang en:**

**In het geval van een lagere dichtheid het belang van doelmatig ruimtegebruik;**

**In geval van een hogere dichtheid de mogelijke vermindering van de woonkwaliteit en de mogelijke hinder of ontsiering voor de omgeving.**

#### Wijze van toetsing en toelichting

Woningdichtheid is een factor die een invloed kan hebben op de ruimtelijke kwaliteit.

Een lagere dichtheid betekent dat er veel meer vrije ruimte is tussen de bebouwing, welke niet wordt gebruikt voor andere bebouwing en functies.

Een hogere woningdichtheid kan betekenen dat er veel meer woningen op elkaar worden gebouwd waardoor men kan ervaren dat de woonkwaliteit minder is. Ook kan het feit dat er meer huizen op elkaar staan een rommelige en volgebouwde indruk geven met heel veel activiteiten op een klein gebied. Dit kan men als hinderlijk of ontsierend ervaren.

Bij een hogere woningconcentratie zijn er echter ook voordelen, zoals een beter netwerk van openbaar vervoer en draagvlak voor winkels, scholen, ontspanningsmogelijkheden, etc., die dan ook dichterbij kunnen worden gebouwd. Indien uitgegaan wordt van een bepaald aantal woningen in een gebied en deze worden meer geconcentreerd gebouwd, ontstaat ook meer ruimte voor gezamenlijk groen en recreatie.

Daarentegen zal een lage woningdichtheid de woning op zich en de naaste omgeving van de woning aangenamer maken. Er is bijvoorbeeld de mogelijkheid om een grotere tuin aan te leggen, meer groen te voorzien en een grotere woning te bouwen. Bovendien zal er meer parkeergelegenheid zijn.

De Memorie van Toelichting van het EOP, Hoofdstuk 3.2 wonen, onder e. blz. 68 laatste alinea stelt het volgende:

Een apart probleem vormt de lage dichtheid in de gangbare verkavelingsplannen, waarin een vrijstaande woning als uitgangspunt gehanteerd wordt.

Met het oog op het duurder worden van de grond, bouwrijp maken en de aanleg van infrastructuur, wordt aangestuurd op het bouwen van meer woningen per ha. en met name ook nieuwe woonvormen om tot hogere dichtheden te komen.

Om te kunnen beoordelen of een hogere dichtheid wel of niet zal leiden tot een verminderde woonkwaliteit is het van belang om in de buurt te kijken naar reeds bestaande voorzieningen en of een dergelijk plan dit niet onmogelijk maakt (bijvoorbeeld invulbebouwing waar een park gepland

was). Ook is het van belang om te kijken naar de woonvorm. Indien het gaat om ouderenwoningen of studentenwoningen met aanleunende gezamenlijke voorzieningen, waaronder gezamenlijke tuin, entree, parkeergelegenheid etc., dan is de woningdichtheid hoger, maar de woonkwaliteit is juist voor de betreffende doelgroepen de gewenste. Over het algemeen zijn ouderen op een gegeven moment minder goed ter been en kunnen geen tuin meer onderhouden en hebben voorzieningen in de directe nabijheid nodig. Ook blijkt uit feedback van klanten voor een erfpachtkavel dat zij een onderhoudsvrije woning wensen op een kleinere kavel. De aanwezigheid van een eigen tuin is niet meer zo belangrijk en kost bovendien minder in erfpacht en onroerendezaakbelasting.

Er is ook een verandering in woonwijze waarneembaar, waarbij steeds meer mensen in hoogbouw woonappartementen gaan wonen en er is een relatief grote groep die geen tuin wenst. De bouwaanvragen voor appartementencomplexen staven deze ontwikkeling en deze complexen, waaronder ook van de FKP, zijn op steeds meer locaties waarneembaar en bewoond.

De woningdichtheid en bebouwingsdichtheid zijn van invloed op de omvang en aanwezigheid van groengebieden en water inzijgingsgebieden. De aanwezigheid van voldoende groengebieden en water inzijgingsgebieden voor regenwater wordt geregeld middels het bebouwingspercentage. Aan de andere kant wordt ook voorgesteld om bij verkavelingen met een lagere dichtheid dan 20 woningen/ha de afweging te doen of met die grotere kavels en dus lagere dichtheid niet juist voorbij wordt gegaan aan een optimaal en doelmatig grondgebruik. In tegenstelling tot de gebruikelijke praktijk, waarbij deze lagere dichtheid vanuit een ruimtelijk belang acceptabel werd geacht zal nu ook bij een lage dichtheid de afweging moeten worden gedaan!

**Wijze van toetsing: de aanvrager motiveert de verzochte afwijking. Bij de toetsing van de aanvraag zal de Minister de afwijking op de volgende punten beoordelen. De afwijking is mogelijk, indien onderbouwd kan worden dat:**

1. kleinere woningen (ten opzichte van de gebruikelijke woninggrootte en de gebruikelijke dichtheid zoals aangegeven) gebouwd worden voor kleinere huishoudens van 1 à 2 slaapkamers, waardoor de woningdichtheid hoger wordt, maar niet de woondichtheid;
2. de verhoging van de woningdichtheid niet leidt tot een belemmering om geplande voorzieningen aan te kunnen leggen;
3. het bestaande (stedenbouwkundige) karakter van een buurt niet onevenredig wordt aangetast;
4. aan de andere normen vastgesteld in dit beleid als parkeernormen en rooilijnen wordt voldaan;

Bij luxeappartementen in geconcentreerde (hoog)bouw zijn alleen punten 2 t/m 4 van toepassing bij de toetsing.

**2d. Indien bouwvergunning wordt aangevraagd voor bebouwing met een grotere bouwhoogte dan 8 meter, dient een afweging plaats te vinden tussen het met die grotere bouwhoogte te dienen belang en de mogelijke hinder of ontsiering voor de omgeving, welke door die grotere bouwhoogte eventueel kan ontstaan.**

Wijze van toetsing en toelichting

Er wordt hier een afweging geëist tussen het belang van de aanvrager met een grotere hoogte of de mogelijke hinder en ontsiering daarvan voor de omgeving. Behalve een belang voor de aanvrager, kan er ook een algemeen belang zijn. Zoals reeds genoemd zou in het verlengde van het EOP zelf, alsook genoemd als belangrijkste uitgangspunt in de 'New Urban Agenda', gestreefd moeten worden naar meer duurzame verstedelijking met de nadruk op verdichting, teneinde de schaarse beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken.

In dit licht is het bevorderlijk om de bouwhoogtes opgenomen in het EOP, niet als strikte maxima toe te passen, maar als richtlijnen (conform paragraaf 1.6 van de memorie van toelichting, deel D2). Met de nodige motivering kan hiervan afgeweken worden.

Voorgesteld wordt om de volgende afwegingscriteria te gebruiken bij een grotere bouwhoogte dan 8 meter, zoals genoemd in artikel 3 van het EOP:

Om de belangen waarop het EOP doelt te waarborgen, dient een overschrijding van de bouwhoogte met een belangenafweging gemotiveerd te worden. Ontsiering kan hier gemeten worden door belemmering van zichtlijnen en wanneer dit het functioneren van naastgelegen activiteiten belemmert.

**De verrichte belangenafweging wordt schriftelijk gemotiveerd en toont aan dat een of meerdere van onderstaande redenen spelen:**

- er geen onevenredige beperking wordt veroorzaakt van dag- en zonlichttoetreding en/of ventilatie voor omwonenden;
- er geen onevenredige verkeer- en parkeerhinder optreedt door de bijkomende bouwoppervlakte;
- het bestaande (stedenbouwkundige) karakter van een buurt niet onevenredig wordt aangetast;
- er geen andere specifiek voor het betreffend gebied geldende hinder optreedt;
- dat de grotere bouwhoogte een grotere dichtheid met zich meebrengt waardoor de verdichtingsstrategie van het EOP wordt nagestreefd;
- dat er een hoger rendement en haalbaarheid bereikt wordt met een grotere bouwhoogte;
- dat de grotere bouwhoogte nodig is voor een duurzame menging van functies (bijvoorbeeld wonen boven winkels of wonen en andere functies). Wonen boven winkels is namelijk bevorderlijk voor de levendigheid van een buurt en bevordert de veiligheid en leefbaarheid van een omgeving.

**2e. Indien bouwvergunning of bestemmingswijziging ten behoeve van detailhandel of aanverwante dienstverlening wordt aangevraagd, dient een afweging plaats te vinden tussen het belang, dat met detailhandel of aanverwante dienstverlening ter plaatse wordt gediend, en de mogelijke schade, die daardoor ontstaat voor de detailhandelsfunctie van de gronden, die voor Binnenstad bestemd zijn.**

Wijze van toetsing en toelichting:

Nu het instrument EOP al meer dan 25 jaar in gebruik is, kunnen ten aanzien van detailhandel

voorzichtig de volgende bevindingen worden genoteerd:

- Consumptie (dus detailhandel) is en blijft van belang voor de groei van het Nationaal Product;
- De groei van de detailhandel heeft zich in de loop der jaren voornamelijk voortgezet op locaties die het beste bereikbaar zijn met de auto en/of waar voldoende en gratis parkeren mogelijk is, zoals langs hoofdwegen en in winkelcentra. Commercieel is dat ook logisch aangezien hier het meeste verkeer langs komt en dit dus de beste “exposure” geeft van de producten en dus overlevingskansen/succes van de vestiging/onderneming. Wat dit betreft is Curaçao dan ook geen uitzondering;
- Als ruimtelijk ordeningsinstrument heeft het EOP deze ontwikkeling niet structureel kunnen tegenhouden, noch bij de vergunningsverlening noch bij de controle op de naleving. Door maatregelen lijkt hier dus weinig aan te doen;
- De detailhandelfunctie in de binnenstad is in de afgelopen jaren onder grote druk komen te staan. Dit is niet alleen lokaal een gegeven, maar ook een internationale trend. Het beleid zal veel meer gericht moeten worden op de mogelijkheden van de Horeca (uitgaansleven), toerisme (Airbnb en boutique hotels), kunst en wonen (met name boven de winkels), waartoe in de binnenstad veel potentie aanwezig is;
- Inmiddels heeft het Land grootschalige commerciële ontwikkelingen buiten de binnenstad goedgekeurd (Sambil, Zuikertuintje Mall, Saliña Galleries en mogelijk ook Chobolobo winkelcentrum). Deze zouden als complementair aan de binnenstad gezien moeten worden.

**E.e.a. betekent dat ten behoeve van de groeimogelijkheden van de detailhandelssector en het belang dat deze sector mede heeft voor de economische ontwikkeling, de verdere wijziging van de oorspronkelijke woonfuncties in detailhandelsfuncties of andere commerciële functies in het stedelijk woongebied kan worden toegestaan, mits geconcentreerd en onder voorwaarden. Hierbij dienen o.a. gepaste verkeersmaatregelen de nadelige effecten hiervan op de verkeersveiligheid en de doorstroming zoveel mogelijk te beperken.**

Ten aanzien van de Binnenstad zal geaccepteerd moeten worden dat deze voor de detailhandelssector nauwelijks tot geen groeimogelijkheden meer heeft en dat de krimp (schade) zal doorzetten. Detailhandel gericht op cruisetoerisme zal nog mogelijkheden hebben, maar is vaak anders van karakter dan wat voor de lokale markt interessant is. Ook het luxere segment van de detailhandel blijft een interessante optie voor de binnenstad. Het aanbod in de binnenstad zal bestaan uit een combinatie van toerisme, wonen, kunst, groen en recreatie als aanvulling op de detailhandel, terwijl de winkelcentra buiten de binnenstad een compacte en gekoelde (of overdekte) winkelmogelijkheid aanbieden met voldoende bereikbaarheid voor de auto en gratis parkeren.

**2f. Industriële bedrijven welke hinderlijk zijn voor de woonomgeving, zijn in principe niet toelaatbaar. Zij worden verwezen naar de gronden die voor industriegebied zijn bestemd.**

Wijze van toetsing:

Hier wordt voorgesteld deze vorm van hinder niet verder te regelen (toestaan of afwijzen) op basis van dit artikel in het EOP aangezien daarvoor geen expliciete criteria voorhanden zijn. De correcte basis voor beoordeling is de Hinderverordening Curaçao 1994.

Op basis van Hoofdstuk 1 artikel 1 lid 1 t/m 3 is vergunning nodig voor nader aangegeven milieubelastende activiteiten en inrichtingen. Er dient voor industriële bedrijven een hindervergunning te worden aangevraagd bij het Ministerie van Gezondheid, Milieu en Natuur.



## Hoofdstuk 1

## Algemene bepalingen

## Artikel 1

Begrips- omschrijvingen	1. In deze landsverordening wordt verstaan onder: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. "milieubelastende activiteiten": elke door de mens ondernomen activiteit of handeling die, al dan niet gebonden aan een vaste plaats, een bedrijfsmatig karakter heeft of als zodanig kan worden aangemerkt, ten gevolge waarvan gevaar, schade of hinder aan het milieu kan ontstaan;</li> <li>b. "inrichting": elke categorie milieubelastende activiteiten welke binnen een zekere begrenzing plegen te worden verricht.</li> </ol>
Aanwijzing van activiteiten c.q. Inrichtingen	2. Bij landsbesluit, houdende algemene maatregelen, worden deze inrichtingen en andere milieubelastende activiteiten aangewezen. 3. Bij de aanwijzing van inrichtingen krachtens het tweede lid worden als één inrichting beschouwd de tot eenzelfde onderneming of instelling behorende installaties die onderling technische, organisatorische of functionele bindingen hebben en in elkaars onmiddellijke nabijheid zijn gelegen. De Minister van Gezondheid, Milieu en Natuur kan nadere regels stellen met betrekking tot hetgeen in deze landsverordening onder inrichting wordt verstaan.

## Hoofdstuk 2

## Vergunningen

## Afdeling 1

## Algemeen

## Artikel 3

Verbodsbepalingen: vergunningsplicht	1. Het is verboden zonder vergunning van de Minister van Gezondheid, Milieu en Natuur de in artikel 1 lid 2 bedoelde milieubelastende activiteiten aan te vangen, uit te voeren, uit te breiden of te wijzigen, dan wel, wanneer deze activiteiten inrichtingen betreffen, deze op te richten, in werking te hebben, uit te breiden of te wijzigen.
-----------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Duidelijk blijkt dat de milieubelastende activiteiten en de inrichtingen nader aangewezen dienen te worden in een Landsbesluit Houdende Algemene Maatregelen (LBHAM). Deze landsbesluiten zijn in de bijlagen opgenomen. Deze landsverordening en landsbesluiten beperken zich uiteraard niet tot artikel 3 van het EOP, maar hebben een algemene werking.

Daarnaast is ook artikel 56 lid a van de LOO van toepassing. Deze refereert echter weer naar de eerdergenoemde landsverordening.

## Artikel 56

Het is verboden, zonder of in afwijking van een vergunning van de Minister van Gezondheid, Milieu en Natuur:

- a. enig werk te verrichten, dat geraas of andere hinder van ernstige aard veroorzaakt of schadelijke of walgelijke lucht verspreidt, indien zulks op de naburige erven of op de openbare weg waargenomen kan worden;
- b. in de open gaanderijen van de huizen aan de openbare weg vuur aan te leggen of te hebben.



**2g1. In woonbuurten worden functies geweerd, die op grond van de te verwachten activiteiten aantoonbaar hinder opleveren, waaraan door maatregelen onvoldoende kan worden tegemoetgekomen.**

Wijze van toetsing:

De hinder die hier genoemd wordt, is in onderdeel g2 verder omschreven.

**2g2. Onder hinder als bedoeld in g1. wordt in ieder geval verstaan:**

1. **overmatige hinder door brand-of ontploffingsgevaar;**
2. **overmatige lawaai- stank- of stofproductie ten opzichte van de aangrenzende percelen;**
3. **overmatige uitstoot of kans op overmatige uitstoot van de voor de gezondheid gevaarlijke stoffen of gassen;**
4. **geen of een gebrekkige aansluiting op, danwel overmatige vervuiling van de aanwezige openbare riolering;**
5. **onvoldoende voorzieningen met betrekking tot de opslag en afvoer van vast of vloeibaar vuil;**
6. **overmatige overlast voortkomend uit conflicten tussen voertuigen onderling of tussen voertuigen en voetgangers;**
7. **overmatige overlast door parkeren van voertuigen op de openbare weg;**
8. **extra spitsuurbelasting door het woon- werkverkeer, welke verkeerscongestie in de omgeving zal veroorzaken;**
9. **een anderszins onaanvaardbare verhoging van de verkeersdruk in de aangrenzende woongebieden;**
10. **activiteiten in de late avonduren en de nacht, welke overlast veroorzaken voor de omwonenden.**

Wijze van toetsing en toelichting:

Allereerst dient de vraag beantwoord te worden wanneer er sprake is van een woonbuurt.

Een van de beter toepasbare ruimtelijke definities wordt gevonden in Wikiwoordenboek<sup>[1]</sup>. Deze gaat ervan uit dat kenmerkend voor een *woonbuurt* is dat er hoofdzakelijk woningen en voorzieningen voor de bewoners te vinden zijn.

Daarop kan worden aangesloten, maar dit begrenst het begrip niet duidelijk. Een begrenzing kan zijn het percentage niet woonfuncties dat in een buurt acceptabel is om het nog steeds te zien als een typische woonbuurt.

**Wijze van toetsing: van een typische woonbuurt is sprake wanneer 60% of meer van het bestand in een buurt of straat een woning betreft of waarbij de woningen niet direct zijn gelegen aan een hoofdweg zoals omschreven in het EOP.**

N.B. In alle (woon) buurten binnen het Stedelijk woongebied zullen de onder artikel 3, lid 2g2,

genoemde hinderfactoren op dezelfde eenduidige wijze dienen te worden beoordeeld door andere instanties zoals de Brandweer en GMN. Echter binnen de zoals boven gedefinieerde typische woonbuurten zal extra aandacht besteed dienen te worden aan de hinderfactoren bij artikel 3, lid 2g2, onderdelen f, g, h, i, en j (zie hieronder).

Voorts dient bij onderdelen f en g rekening gehouden te worden met de bepaling "overmatige". Dat betekent dat specifiek bepaald wordt wat het begrip overmatig inhoudt.

### **2g2a: Overmatige hinder door brand- of ontploffingsgevaar.**

#### Wijze van toetsing:

ROP heeft als bouwvergunning verlenende instantie hiertoe niet de expertise in huis. Deze ressorteert bij de Brandweer (zie ook Eilandbesluit technische brandpreventie voorschriften Curaçao (A.B. 2008, no. 49)). De Brandweer is in deze dan ook de adviserende instantie, die zo nodig ook de voorwaarden nader bepaalt. Voorgesteld wordt dit in de toekomst ook zo te houden.

### **2g2b: Overmatige lawaai-, stank- of stofproductie ten opzichte van aangrenzende percelen.**

#### Wijze van toetsing:

De correcte basis voor de beoordeling hiervan, indien het vermoeden hiertoe aanwezig is, wordt gevormd door de Hinderverordening Curaçao 1994 (P.B. 2017, no. 67GT) en de Landsverordening openbare orde (P.B. 2015, no. 31). Het Ministerie GMN respectievelijk het Ministerie van Justitie is belast met het toezicht op de naleving van de gedragsnormen in deze verordeningen. Voor bepaalde functies zal een milieuvergunning aangevraagd moeten worden.

### **2g2c: Overmatige uitstoot of kans op overmatige uitstoot van de voor de gezondheid gevaarlijke stoffen of gassen.**

Hiervoor geldt hetzelfde als vermeld onder 2g2b.

### **2g2d: Geen of een gebrekkige aansluiting op, danwel overmatige vervuiling van de aanwezige openbare riolering.**

#### Wijze van toetsing:

Bij de beoordeling van een bouwaanvraag kan ROP zelf beoordelen in hoeverre de openbare weg beschikt over een (adequate) riolering en of aansluiting hierop mogelijk is. Dit wordt afgestemd met UO OW. Indien geen sprake is van een riolering in de openbare weg, dient het bouwplan het liefst gebruik te maken van septic tank(s) om nadelige milieuconsequenties te vermijden. Beerputten of zinkputten van voldoende afmetingen blijven toegestaan. Artikelen 54 tot en met 56 van de Bouw- en woningverordening, alsook de Hinderverordening Curaçao 1994 met de daaraan gekoppelde LBHAM's dienen hiervoor de basis te zijn.

### **2g2e: Onvoldoende voorzieningen met betrekking tot de opslag en afvoer van vast of**

**vloeibaar vuil.**Wijze van toetsing:

Hiervoor geldt hetzelfde als vermeld onder 2g2b.

**2g2f: Overmatige overlast voortkomend uit conflicten tussen voertuigen onderling of tussen voertuigen en voetgangers.**Wijze van toetsing en toelichting:

Een functie, niet zijnde woning, brengt veelal meer verkeersbewegingen en een grotere parkeerbehoefte met zich mee in een buurt. Hierdoor kunnen conflicten tussen voertuigen onderling of tussen voertuigen en voetgangers optreden. Dit kan niet volledig voorkomen worden, maar wordt “overmatig” wanneer voertuigen (deels) op trottoirs gaan parkeren waardoor de vrije doorgang voor voetgangers wordt belemmerd.

Aan deze vorm van overlast kan tegemoet gekomen worden door verschillende maatregelen af te dwingen.

Ten eerste zullen parkeereisen m.b.t. de noodzaak van het parkeren op eigen terrein dienen te worden gesteld voor verschillende functies (Zie tabel bij 2g2g).

Ten tweede zullen inrichtingseisen dienen te worden gesteld zoals een geconcentreerde in- en uitrit, of juist een gescheiden in- en uitrit, maar in beide gevallen het creëren van de onmogelijkheid om rechtstreeks vanuit het parkeervak de openbare weg op te rijden, d.m.v. een fysieke barrière met een minimale hoogte van 25 cm en het handhaven van een minimale afstand van in- en uitritten tot kruisingen van wegen van minimaal 25 m en het niet toestaan van parkeren op de openbare weg, tenzij daartoe door de overheid faciliteiten zijn aangelegd.

**2g2g: Overmatige overlast door parkeren van voertuigen op de openbare weg.**Wijze van toetsing en toelichting:

Er is hier sprake van “overmatige overlast” wanneer voertuigen (deels) op trottoirs gaan parkeren waardoor de vrije doorgang voor voetgangers wordt belemmerd, of voor entrees van andere panden.

Om deze overlast het hoofd te bieden zal er vereist dienen te worden dat er geparkeerd wordt op eigen terrein, tenzij hiervoor aparte regelingen zijn getroffen, waarbij er eventueel dubbelgebruik van parkeerplaatsen is en aangetoond kan worden dat deze duurzaam dubbel gebruikt blijven worden, of centraal parkeren op een andere locatie is geregeld en gegarandeerd kan worden, of dat de overheid openbare parkeerplaatsen heeft aangelegd voor alle functies in de omgeving. Indien aangetoond kan worden dat op een andere manier aan het aantal vereiste parkeerplaatsen voldaan kan worden, dan kan dit ook in overweging genomen worden bij een bouwaanvraag of toetsing van een project.

Voor het parkeren op eigen terrein zullen in principe de navolgende normen worden gehanteerd.

[\[1\]](#) Vrij woordenboek

## Parkeernormen

<i>Functie</i>	<i>Norm</i>
<b>Woningen</b>	
Woning of appartement	1
Flat- of ander woongebouw	1 per eenheid
Aanleunwoning of dergelijke <sup>3</sup>	0,5 per eenheid
<b>Kantoren en andere werkgelegenheid</b>	
(Commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie, kapper, schoonheidssalon)	4 per 100 m <sup>2</sup>
Kantoren zonder baliefunctie	2 per 100 m <sup>2</sup>
Bedrijven arbeidsextensief (loods, opslag)	1 per 100 m <sup>2</sup>
Bedrijven arbeidsintensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	2 per 100 m <sup>2</sup>
Garage, servicestation	4 per 100 m <sup>2</sup>
<b>Winkels</b>	
Detailhandel	3 per 100 m <sup>2</sup> vvo <sup>4</sup>
Grootschalige detailhandel <sup>5</sup>	7 per 100 m <sup>2</sup> vvo
Supermarket	5 per 100 m <sup>2</sup> vvo
<b>Horeca</b>	
Hotel <sup>6</sup>	1 per 3 kamers
Restaurant	7 per 100 m <sup>2</sup>
Café, bar, snackbar, discotheek, cafetaria	6 per 100 m <sup>2</sup>
<b>Sociaal Culturele voorzieningen</b>	
Museum, bibliotheek	1 per 100 m <sup>2</sup>
Bioscoop, theater, schouwburg	1 per 4 zitplaatsen
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw/party centrum	6 per 100 m <sup>2</sup>
Cultureel centrum, buurtcentrum, verenigingsgebouw	2 per 100 m <sup>2</sup>
<b>Sportvoorzieningen</b>	
Sporthal	3 per 100 m <sup>2</sup> (excl. tribune)
Sportveld	20 per hectare (netto terrein <sup>7</sup> , exclusief tribune)
Tribune	1 per 4 zitplaatsen
Sportschool / dansstudio	5 per 100 m <sup>2</sup>

<sup>3</sup> Aanleunwoning: zelfstandige bejaardentwoning in de directe omgeving van een verzorgingscentrum, waarvan de bewoners kunnen terugvallen op de voorzieningen van het verzorgingscentrum. Ook voor andere woonvoorzieningen voor mensen met een beperkte (auto)mobiliteit, zoals o.a. stagiaire- en studentenwoningen, kan deze parkeernorm gehanteerd worden

<sup>4</sup> vvo (verkoopvloeroppervlakte): dat deel van de winkel dat toegankelijk is voor publiek en waar de producten zijn uitgesteld. Indien een kantoorruimte of opslagruimte aanwezig is, dient voor dat gedeelte de betreffende parkeernorm bij de totale parkeernorm te worden opgeteld.

<sup>5</sup> Grootschalige detailhandel: Winkels en/of winkelcentra die vanwege de omvang en aard van het assortiment een groot oppervlak nodig hebben (tuincentra, bouwmarkten en bedrijven die auto's, boten, keukens, sanitair en/of woninginrichting verkopen).

<sup>6</sup> Bij een hotel zitten alle ondersteunende voorzieningen in de norm per aantal hotelkamers, tenzij de horeca faciliteiten en/of de winkels in het hotel ook voor lokale gasten zijn.

<sup>7</sup> Netto terrein: exclusief kleedruimtes, kantine, toiletten en dergelijke.

Tennisbaan, bowlingbaan, biljartzaal	2 per baan/ tafel
<b>Zorgvoorzieningen</b>	
Medisch centrum, arts	4 per behandelkamer +1 per werknemer
Verpleeg-/ verzorgingstehuis	0,25 per bed +1 per werknemer
<b>Onderwijsvoorzieningen</b>	
Dagverblijf, crèche	4 per 100 m <sup>2</sup> FNO <sup>8</sup> +3 extra (afzetzone)
Basisonderwijs	1,5 per leslokaal +4 extra (niet lesgevend personeel)
Voortgezet onderwijs (VSBO, HAVO, VWO)	1,5 per leslokaal +4 extra (niet lesgevend personeel)
Beroepsonderwijs (MBO, HBO, WO)	9,5 per leslokaal/ 21,5 per collegezaal
<b>Overige voorzieningen</b>	
Kerk, moskee, religiegebouw	1 per 4 zitplaatsen
Rouwzaal, crematorium	30 per uitvaart

#### Parkeerplaatsen voor invaliden

Bij alle openbare gebouwen en andere functies die toegankelijk moeten zijn voor mindervaliden dienen er gehandicaptenparkeerplaatsen aanwezig te zijn, alsook een hellingbaan voor de toetreding van het gebouw. De gehandicaptenparkeerplaatsen dienen het dichtst mogelijk bij de ingang van het gebouw te zijn en er dient duidelijk aangegeven te worden, middels bebording en markering op de bestrating, dat deze voor gehandicapten gereserveerd zijn.

Voor het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen wordt een percentage van minimaal 2% op het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen gehanteerd.



**Inrichtingseisen parkeerplaatsen met meerdere parkeervakken en openbaar gebruikt**

Soort Parkeerplaats	Min. afmetingen parkeervak (m)	Min. Parkeerwegbreedte (m)
Haaks parkeren	2,40 (b) x 5,13 (l)	6,67
	2,45 (b) x 5,13 (l)	6,33
	2,50 (b) x 5,13 (l)	6,00
	2,55 (b) x 5,13 (l)	5,67
Langs parkeren	2,00 (b) x 6 (l)	
Gestoken parkeren 30°	2,40 (b) x 4,19 (l)	3,80
	2,45 (b) x 4,19 (l)	3,80
	2,50 (b) x 4,19 (l)	3,80
Gestoken parkeren 45°	2,40 (b) x 4,95 (l)	3,80
	2,45 (b) x 4,95 (l)	3,80
	2,50 (b) x 4,95 (l)	3,80
Gestoken parkeren 60°	2,40 (b) x 5,38 (l)	3,80
	2,45 (b) x 5,38 (l)	3,80
	2,55 (b) x 5,38 (l)	3,80
Haaks parkeren voor gehandicapten	3,5 (b) x 5,13 (l)	
Langs parkeren voor gehandicapten	3,5 (b) x 6 a 7(1)	
Gestoken parkeren voor gehandicapten	3,5 (b) x 4,19 (l) bij 30°/ 4,95 (l) bij 45°/ 5,38 (l) bij 60°	Gelijk aan gewone parkeerplaatsen

Voor het inrijden en het maken van de bocht moet de straatbreedte 6 m breed zijn. Een straat (of parkeerterrein of garage) met aan beide zijden haaks parkeren is derhalve minimaal 16 m breed.

Bij intensief gebruikte openbare parkeerplaatsen geldt een minimale vak breedte van 2,5 m. Indien er sprake is van gehandicaptenparkeerplaatsen, is het te overwegen om bij het langsparkeren rekening te houden met het achter in- en uitstappen van rolstoelgebruikers via op- en afrijgoten. In dergelijke gevallen is een parkeervaklengte van 7 m nodig.

Parkeereisen voor de binnenstad zijn niet meegenomen aangezien het hier artikel 3 betreft.

**2g2h en 2g2i: Extra spitsuurbelasting door het woon- werkverkeer, welke verkeerscongestie in de omgeving zal veroorzaken en een anderszins onaanvaardbare verhoging van de verkeersdruk in de aangrenzende woongebieden.**

Wijze van toetsing en toelichting:

Iedere ontwikkeling in een woonbuurt zal in zekere mate een bijdrage leveren bij de extra (spitsuur) belasting door het woon- werkverkeer. In de woonbuurten zal dit niet meteen tot congestie leiden. Wel zal dit tot (extra) congestie kunnen leiden op de hoofdwegen van en naar de woonbuurten. Dit is momenteel reeds het geval. De hoofdwegen ten oosten van de Ring (Caracasbaaiweg, Santa Rosaweg, Weg naar sta Catharina, Cascoraweg etc.), ten Noorden van de Ring (Winston Churchillweg,

Gosieweg, Snipweg etc.) en ten westen van de Ring (Zegu/ Weg naar Westpunt/ Helmin Wiels Boulevard, Rooseveltweg) hebben al jarenlang te kampen met congestie in de spits, die door de toename van autobezit en -gebruik alleen maar sterker is geworden.

De congestie wordt veroorzaakt door:

- veel commerciële functies langs de weg, waardoor er sprake is van veel afslaand verkeer (bijvoorbeeld Caracasbaaiweg en Gosieweg);
- wegen met knelpunten tussen voorzieningen en sluiproutes, zoals bij de Sta Rosaweg;
- wegen met niet genoeg capaciteit of met verkeersregelaars (stoplichten).

Dit zal altijd blijven gebeuren indien geen verkeerstechnische oplossingen worden gevonden of integraal gewerkt wordt aan de oplossing van de vervoersproblematiek op het eiland. Dit staat derhalve dan ook los van ontwikkelingen die in woonbuurten plaatsvinden, langs hoofdwegen of in centra.

Het betreft hier dan ook geen zwaarwegende factor voor het weren van ontwikkelingen in woonbuurten. Bovendien is het effect per vestiging vaak nauwelijks meetbaar.

Echter in een typische woonbuurt, zoals gedefinieerd, “*van een typische woonbuurt is sprake wanneer 60% of meer van het bestand in een buurt of straat een woning betreft of waarbij de woningen niet direct zijn gelegen aan een hoofdweg zoals omschreven in het EOP*”, wordt de spitsuur belasting afgemeten aan het aantal vereiste parkeerplaatsen op eigen terrein conform de bovenstaande parkeernomen.

**Wanneer voor een functie in een typische woonbuurt meer dan vijf (5) parkeerplaatsen op eigen terrein is vereist, kan er sprake zijn van een te hoge spitsuurbelasting of een anderszins onaanvaardbare verhoging van de verkeersdruk in de aangrenzende woongebieden. Uitzondering hierop is een functie waarbij de activiteiten over de gehele dag plaatsvinden. In zo een geval is er geen sprake over een toename in de spitsuurbelasting.**

**2g2j: Activiteiten in de late avonduren en de nacht, welke overlast veroorzaken voor de omwonenden.**

Wijze van toetsing en toelichting:

Deze activiteiten worden in ieder geval in typische woonbuurten geweigerd. Buiten de als zodanig gedefinieerde typische woonbuurten is hierover advies benodigd door het ministerie van GMN op basis van normeringen in het kader van de Hinderverordening.

**2h. Indien bouwvergunning of bestemmingswijziging wordt aangevraagd voor de bouw van een flat op een bouwperceel, waarop slechts 1 woning staat of mag worden gebouwd, geldt, indien er geen andere stedenbouwkundige beletselen zijn, als uitgangspunt, dat:**



1. per woning in die flat tenminste een oppervlakte van 200 m<sup>2</sup> van het bouwperceel beschikbaar moet zijn;
2. per woning in die flat tenminste 1 parkeerplaats op het bouwperceel beschikbaar moet zijn.

Wijze van toetsing en toelichting:

Vóór de vaststelling van deze nota, werd voor alle aanvragen voor flats, waarbij de woningen kleiner of gelijk aan 70 m<sup>2</sup> zijn, het vereiste van minimaal 200 m<sup>2</sup> perceelgrootte per woning aangehouden. Dit vereiste doelt echter op bouwpercelen waarop slechts 1 woning staat of mag worden gebouwd. Denk hierbij aan een perceel waarop reeds 1 woning is gebouwd of een perceel in een goedgekeurd verkavelingsplan waarin als vereiste staat opgenomen dat slechts 1 woning op elk perceel gebouwd mag worden.

**Bovenstaande voorwaarden gelden dus alleen als:**

- een aanvrager op een leegstaand perceel een flat (een gebouw bestaande uit 2 of meer woningen aan of op elkaar) wenst te bouwen, waar volgens verkavelingsplan slecht een (1) woning is toegestaan;
- iemand een aanvraag doet voor het bouwen van een flat op een perceel waarop reeds 1 woning is gebouwd, of voor het splitsen van een woning in meerdere wooneenheden of vervanging van een woning door meerdere wooneenheden (sloop en nieuwbouw).

Al deze verzoeken dragen bij aan de verdichting.

Dit vereiste geldt verder “indien er geen andere stedenbouwkundige beletselen zijn”, oftewel indien voldaan wordt aan alle andere bepalingen opgenomen in artikel 3 van het EOP en andere vigerende toetsingscriteria, zoals een goedgekeurd (stedenbouwkundig) plan.

Voor woningen groter dan 70 m<sup>2</sup> werd, vóór de vaststelling van deze nota, een minimum grootte van 400 m<sup>2</sup> per bouwperceel aangehouden. De vereiste terreinoppervlakte per wooneenheid is echter niet gebonden aan de oppervlakte van de woning. Daarnaast is het vereiste van maximaal 70m<sup>2</sup> per woningeenheid voor een terreinoppervlakte van 200m<sup>2</sup> niet meer relevant, zoals aangeduid op pagina's 15 en 16, en komt bijgevolg met de vaststelling van deze nota te vervallen.

**Bij alle andere gevallen dan de twee bovengenoemde, wordt aangehouden dat door het vereiste aantal parkeerplaatsen en terreinoppervlakte per wooneenheid (zie lid2c) en de rooilijn beperking, de woningoppervlakte reeds beperkt en bepaald is. Eisen aan de woonoppervlakte hebben geen toegevoegde waarde in de strekking van dit artikel.**

Ook voor percelen waarop de beperking van 1 woning per perceel niet is vastgelegd geldt dus dat geen beperking gesteld kan worden aan de terreinoppervlakte noch aan de vereiste woningoppervlakte ten opzichte van de terreinoppervlakte, anders dan de in artikel 3, lid 2b opgenomen dichtheden. Artikel 15 van het EOP biedt ook beperkte mogelijkheid tot het stellen van nadere eisen, indien de aanvrager niet onevenredig wordt benadeeld.

**2i. Indien een bouwvergunning of bestemmingswijziging wordt aangevraagd, welke met zich meebrengt dat een bestaande woning geheel of gedeeltelijk aan het woningbestand onttrokken wordt, wordt hierop in principe afwijzend beslist ter bescherming van het bestaande woningbestand en het karakter van een woonbuurt, tenzij:**

- 1. de woning gelegen is in een buurt zonder duidelijk woonkarakter en vervangende woonruimte binnen het stedelijk woongebied wordt gebouwd of;**
- 2. het belang dat de aanvrager en/of de gemeenschap heeft bij woningonttrekking, aantoonbaar groter is dan het belang, dat met bescherming van de bestaande woningvoorraad of het karakter van een woonbuurt gediend is.**

Wijze van toetsing en toelichting:

Zoals eerder aangegeven is er sprake van een buurt zonder duidelijk woonkarakter wanneer het gaat om een woonbuurt of een straat waar meer dan 40% van de voormalige woningen inmiddels geen woning meer betreft en/of indien de woning is gelegen aan een hoofdweg, zoals omschreven in het EOP.

**Indien bij de aanvraag voor een bouwvergunning waarbij een bestaande woning geheel of gedeeltelijk aan het woningbestand wordt onttrokken sprake is van een buurt, of een straat, zonder dit duidelijke woonkarakter en aangetoond kan worden dat vervangende woonruimte binnen een stedelijk woongebied wordt of is gebouwd, kan akkoord gegaan worden met deze onttrekking. Hierdoor wordt vestiging van detailhandel, kantoren en bedrijven vergemakkelijkt.**

**Ook zou sprake kunnen zijn van een zodanige ontwikkeling dat de woningonttrekking gerechtvaardigd is. De afweging van het belang dat de aanvrager of de gemeenschap heeft bij woningonttrekking versus het belang van de bescherming van de woningvoorraad zal echter per geval dienen te geschieden.**

Dergelijke belangen kunnen zijn het scheppen van werkgelegenheid, danwel de bijdrage aan het BNP van Curaçao, de sociaal-maatschappelijke en of culturele betekenis van een bouwplan/bestemmingswijziging. Het zal dan een significante bijdrage dienen te betreffen aan de werkgelegenheid/ BNP en/of een duidelijk bovenwijkse sociaal- maatschappelijke of culturele functie dienen te hebben.

**N.B. 1. Om dit woningbestand te kunnen meten is het van belang om dit bij te houden, CBS te raadplegen of dit in het veld na te gaan.**

**N.B. 2. Zoals eerder aangegeven is sprake van een typische woonbuurt wanneer 60% of meer een woonfunctie heeft. Bij een buurt zonder duidelijk woonkarakter wordt hier uitgegaan wanneer meer dan 40% van de buurt of de betreffende straat inmiddels geen woning meer betreft of indien de woning gelegen is aan een hoofdweg. Het eerste is van belang voor toetsing aan artikel 3 leden 2g1 en 2g2 en het tweede is van belang voor toetsing aan artikel 3 lid 2i. Dit zijn derhalve verschillende zaken.**

**2j. Gestreefd wordt om kantoren in principe zoveel mogelijk ruimtelijk te clusteren, opdat**

beter ingespeeld kan worden op specifieke wensen ten aanzien van bereikbaarheid of speciale voorzieningen.

**Tevens wordt ernaar gestreefd om de vestiging van kantoren in woonbuurten zoveel mogelijk te voorkomen ter bescherming van het woonkarakter van deze buurten.**

Wijze van toetsing en toelichting:

De mogelijkheden van ruimtelijke clustering van kantoren is niet altijd aanwezig, zeker niet altijd op het moment dat er een duidelijke vraag is naar de bouw van kantoorruimte. Vraag en aanbod zijn, zeker door de overheid, lang niet altijd met elkaar in overeenstemming te brengen op het gebied van de ruimtelijke clustering. Desondanks moet vestiging van kantoorruimte uit hoofde van economische ontwikkeling goed mogelijk zijn. Daarbij moet echter wel steeds goed gekeken worden naar de situatie op de markt. Op momenten van te ruim aanbod (leegstand) van kantoorruimte kan zijdens de overheid hierin restrictiever worden opgetreden. Bij krapte uiteraard het omgekeerde. In geval van twijfel kan het Ministerie van Economische Ontwikkeling om advies gevraagd worden betreffende de markt en de noodzaak om deze functies specifiek op de betreffende locatie te willen hebben. Kantoor aan huis is anders dan het volledig onttrekken van een woning uit het bestand voor een gebouw dat uitsluitend als kantoor bestemd is.

Overigens kunnen kantoren in (typische) woonbuurten geweerd worden op basis van het gestelde onder 2g2h en 2g2i.

**2k. Het streven is om detailhandel in principe zoveel mogelijk ruimtelijk te clusteren en solitaire detailhandelsvestigingen langs de hoofdwegen zoveel mogelijk te voorkomen.**

Wijze van toetsing en toelichting:

De mogelijkheden voor ruimtelijke clustering zijn in de praktijk de afgelopen jaren erg beperkt gebleken en sluiten niet erg aan op de vraag bij (potentiele) ondernemers. Ondernemers in de detailhandelssector richten zich grotendeels en begrijpelijk op de hoofdwegen aangezien ze daar het best zichtbaar zijn voor een groter publiek, waarmee hun kans op voortbestaan het grootst is. Andere mogelijkheden die een vergelijkbare "exposure" opleveren zijn er praktisch niet of zijn voor (veelal) startende ondernemers te kostbaar.

Sinds de invoering van het EOP zijn er dan ook de nodige detailhandelsvestigingen langs de hoofdwegen (met en zonder vergunning) gerealiseerd.

Daar komt bij dat de vestiging langs de hoofdwegen de (typische) woonwijken zelf niet nader belast, terwijl de hoofdwegen zelf reeds een behoorlijke verkeersdruk kennen en voor een groot deel, met name de primaire en secundaire hoofdwegen, reeds vercommercialiseerd zijn. Daarnaast levert iedere commerciële vestiging (potentieel) een bijdrage aan de lokale werkgelegenheid en economie.

**5. Wijze van beoordelen, normen en criteria behorende bij Artikel 5: Industriegebied**

**2b. Indien bouwvergunning wordt aangevraagd voor bebouwing met een grotere**

**bouwhoogte dan 10 meter, dient een afweging plaats te hebben tussen het met die grotere bouwhoogte te dienen belang en de mogelijke ontsiering van de omgeving, welke door die grotere hoogte eventueel kan ontstaan.**

#### Wijze van toetsing en toelichting:

Bij industriële projecten doet zich vaak de situatie voor dat men voor een adequate bedrijfsvoering behoefte heeft aan een grotere bouwhoogte dan 10 meter. Door de van oudsher gepleegde hantering van deze hoogte als een maximum, zonder in overweging te nemen dat een grotere bouwhoogte mogelijk is, mits een belangenafweging plaatsvindt, wordt deze huidige regelgeving niet op de juiste wijze toegepast.

Er is dringend behoefte aan geschikte industrieterreinen. Dit betekent juist dat gestreefd zou moeten worden om industrie die samen kan gaan zoveel mogelijk te kunnen concentreren. Ook om te voorkomen dat meer ruimte elders ingezet zou moeten worden voor industriële functies. Conform het EOP dient een afweging plaats te vinden bij een grotere bouwhoogte dan 10 meter. Een grotere bouwhoogte zal bij de meeste verzoeken het geval zijn, aangezien industriële functies vaak functioneel een grotere bouwhoogte behoeven.

**Voor de afweging zijn de volgende criteria te gebruiken: ontsiering kan hier gemeten worden door**

- **belemmering van zichtlijnen,**
- **wanneer dit het functioneren van naastgelegen activiteiten of functies belemmert, bijvoorbeeld om seinpalen of alarm te kunnen waarnemen of,**
- **waardoor rukwinden door tunnelvorming ontstaan.**

#### **6. Wijze van beoordelen, normen en criteria behorende bij Artikel 6: Vliegveld**

##### **Doeleindenomschrijving:**

1. **De gronden, welke op de bestemmingskaart no.1 als zodanig zijn aangegeven, zijn bestemd voor handhaving en verdere ontwikkeling van activiteiten die met de luchtvaart samenhangen.**

**Beschrijving in hoofdlijnen van de wijze, waarop de doeleinden worden nagestreefd:**

##### **2.a.Toegestaan zijn bebouwing en andere voorzieningen ten behoeve van:**

1. **luchtvaartdoeleinden;**
2. **bedrijfsdoeleinden, detailhandelsdoeleinden en dienstverleningsdoeleinden die met de luchtvaart samenhangen;**
3. **doeleinden van openbaar nut;**
4. **verkeersdoeleinden;**
5. **defensiedoeleinden**

### Wijze van toetsing en toelichting:

Uit de toelichting op deze bestemming (EOP p. 85) blijkt dat bij het tot stand komen van deze bestemming destijds rekening is gehouden met het in ontwikkeling zijnde Masterplan voor het vliegveld. De afgelopen jaren zijn echter de inzichten m.b.t. het nationale vliegveld gewijzigd. Ondertussen behoort het grootste deel van de gronden in en om het vliegveld aan Curaçao Airport Holding (CAH) en haar dochter HASCO en heeft deze organisatie op basis van internationaal deskundig advies en gewijzigde marktomstandigheden een nieuwe Visie voor haar gronden ter goedkeuring aan de Ministerraad voorgelegd, waarmee hier rekening gehouden wordt, aangezien deze taken in het algemeen belang en namens de regering worden verricht. Deze visie luidt: *To become a strong economic pillar for Curaçao, by ensuring the realization of a high ranked airport that functions as a central hub enabled by digital services with a high standard of innovation, and that is supported by commercial airport area development.*"

Het bovengenoemde Visiedocument staat een duidelijke proactieve ontwikkeling van de terreinen van CAH/HASCO voor, waarbij werkgelegenheid voor Curaçao, en opbrengsten voor CAH/HASCO zelf, om een goed en stimulerend beheer te kunnen uitoefenen, van groot belang zijn. De grondontwikkelingsmarkt waarin men zich bevindt, is sterk aanbod gedreven (supply driven) en niet vraag gedreven (demand driven). Dit betekent dat klanten niet in de rij staan om gronden te Hato te mogen ontwikkelen. Integendeel dat CAH naarstig op zoek zal moeten gaan om ontwikkelaars te vinden die daar willen ontwikkelen. Dat betekent dat men gericht zal moeten zijn op het perspectief en de wensen van de huurder, hun businessmodel en hun klanten. Daardoor zal er voor de langere termijn voldoende flexibiliteit moeten zijn ingebouwd, zal men zich immer moeten kunnen aanpassen aan de heersende omstandigheden en zal men meerdere functies moeten kunnen herbergen. Dit wordt ook sterk onderschreven in het Quick-Scan "Reassessment of Airport City development options for Curacao" door Planeground Airport Consulting d.d. 8/8/2017, Germany. Dit rapport constateert dan ook dat in een dergelijk "supply driven environment" de ontwikkelaar geforceerd is om op een proactieve wijze de beschikbare gronden op de markt te zetten, wat betekent dat gezocht moet worden naar klanten. CAH is derhalve, namens de overheid, genoodzaakt om aantrekkelijk te zijn voor haar klanten. De bepalende factoren daarbij zijn: flexibiliteit, locatiefactoren, kwaliteit van de infrastructuur, toegankelijkheid, veiligheid, regelgeving etc.

Dit betekent dat met name de zinssnede uit de doeleindenomschrijving en de wijze waarop de doeleinden worden nagestreefd die luidt: "**activiteiten die met de luchtvaart samenhangen**", ruim geïnterpreteerd moet worden opdat CAH aan haar doelstelling en de marktomstandigheden kan voldoen.

**Activiteiten die met de luchtvaart samenhangen betreffen dan ook die activiteiten die van belang zijn voor een gezonde exploitatie van de gronden van CAH/ HASCO, waarmee de belangen van een (economisch)gezonde, vooruitstrevende en duurzame luchthaven zijn gediend.**

**2b. Indien bouwvergunning wordt aangevraagd voor bebouwing met een grotere bouwhoogte dan 10 meter, dient een afweging plaats te hebben tussen het met die grotere bouwhoogte te dienen belang en de mogelijke ontsiering van de omgeving, welke door die grotere hoogte eventueel kan ontstaan.**

### Wijze van toetsing en toelichting:

Bij projecten op en rondom een vliegveld doet zich vaak de situatie voor dat men voor een adequate bedrijfsvoering behoefte heeft aan een grotere bouwhoogte dan 10 meter. Door de van oudsher gepleegde hantering van deze hoogte als een maximum, zonder in overweging te nemen dat een grotere bouwhoogte mogelijk is, mits een belangenafweging plaatsvindt, wordt deze huidige regelgeving niet op de juiste wijze toegepast.

**Bij de afweging voor een hogere bouwhoogte dan de maximum bepaalde bouwhoogte van 10 meter zijn de volgende afwegingscriteria te gebruiken:**

- brand-, constructieve- of een ander soort veiligheid,
- belangrijke zichtlijnen (bijvoorbeeld om een seinpaal of alarm te kunnen waarnemen),
- logistiek en hinder voor het functioneren van de naastgelegen activiteiten.

**Voorgesteld wordt om bij beoordeling van bouwaanvragen binnen deze gebieden, standaard de Curaçaose Burgerluchtvaart Autoriteit om advies te vragen, zodat nooit voorbij wordt gegaan aan (internationale) luchtvaart vereisten.**

Indien geen sprake is van enig hinder of onveilige situatie, dan zou de hogere bouwhoogte toegestaan moeten kunnen worden.

### **7. Wijze van beoordelen, normen en criteria behorende bij Artikel 7: Toeristisch gebied**

#### **Doeleindenomschrijving:**

- 1. De gronden welke op de bestemmingskaart no.1 als zodanig zijn aangegeven, zijn bestemd voor de ontwikkeling van recreatieve voorzieningen met een nadruk op voorzieningen ten behoeve van het toerisme.**

Ook bijzondere voorzieningen op het gebied van de handel, dienstverlening en voorzieningen voor de visserij kunnen in deze bestemming een plaats vinden. Daarnaast mogen deze gronden worden gebruikt voor andere bijzondere initiatieven, die bij uitstek de ontwikkeling van het Eilandgebied ten goede komen.

#### **2a. Toegestaan zijn bebouwing en andere voorzieningen ten behoeve van:**

- 1. hoteldoeleinden;**
- 2. recreatiewoningen alsmede bijzondere en luxueuze woonvormen;**
- 3. handel- en dienstverlening;**
- 4. recreatieve doeleinden;**
- 5. maatschappelijke doeleinden;**
- 6. verkeersdoeleinden;**
- 7. doeleinden van landschaps-, cultuur- en natuurbehoud;**
- 8. visserij;**
- 9. andere bijzondere initiatieven, die bij uitstek de ontwikkeling van het Eilandgebied**



**(lees land) ten goede komen.**Wijze van toetsing en toelichting:

Zie de omschrijving van enkele van de doeleinden zoals opgenomen in lid 2a. bij de definities in hoofdstuk 2. De overige doeleinden spreken voor zich.

Voorzieningen op het gebied van de handel, dienstverlening en voorzieningen voor de visserij zijn ook toegestaan in deze gebieden. Wel dient rekening gehouden te worden met lid 2d van dit artikel, waarin een slag om de arm wordt gehouden: “indien bouwvergunning of bestemmingswijziging wordt aangevraagd voor detailhandel of aanverwante dienstverlening, dan dient een afweging plaats te vinden tussen het belang, dat met detailhandel of aanverwante dienstverlening ter plaatse wordt gediend, en de mogelijke schade, die daardoor ontstaat voor de detailhandelsfunctie van de gronden, die voor stedelijk woongebied en Binnenstad bestemd zijn. De omvang van de detailhandelsfunctie in de toeristische gebieden dient afgestemd te zijn op de omvang van de projecten in deze gebieden.”

Het gestelde in het eerste lid: *“Daarnaast mogen deze gronden worden gebruikt voor andere bijzondere initiatieven, die bij uitstek de ontwikkeling van het Eilandgebied (lees land) ten goede komen”* biedt de flexibiliteit om met de tijd en veranderende vraag mee te kunnen gaan en biedt ruimte voor bijzondere ontwikkelingen, in het bijzonder innovatieve ontwikkelingen.

Het toeristisch gebied dient niet gezien te worden als een exclusief gebied voor hotelontwikkeling, maar biedt de mogelijkheid voor een compleet pakket aan toeristisch product door combinatie van functies die elkaar versterken.

Residentiele bebouwing in de hogere segmenten, waarbij ook gebruik wordt gemaakt van de aanwezige toeristische functies wordt gezien als onderdeel van het toeristisch product.

De omschrijvingen per deelgebied geven dat goed weer.

In toeristische gebieden worden ontwikkelingen gestimuleerd door het opstellen en vaststellen van masterplannen.

**2b. In alle gebieden moet gedacht worden aan de ontwikkeling van toerisme door middel van hotels en recreatiewoningen met de daarbij behorende voorzieningen. Gezien de schaarse financiële middelen van de overheid dient de verdere ontwikkeling van de infrastructuur voor toeristische projecten bij voorkeur geconcentreerd op deze gebieden plaats te vinden.**

Het voorgaande brengt met zich mee dat ook in andere gebieden het bouwen van hotels en recreatiewoningen is toegestaan.

De wetgever heeft met de globale bestemming “Toeristisch gebied” slechts bedoeld aan te geven dat deze ontwikkelingen in beginsel in het bijzonder in deze gebieden moeten plaatsvinden (“bij voorkeur geconcentreerd op deze gebieden”). Deze ontwikkelingen zijn echter niet uitgesloten in de gebieden die anders zijn bestemd, zoals “Stedelijk woongebied” en “Binnenstad”.

Daarnaast blijkt duidelijk dat recreatiewoningen alsmede bijzondere en luxueuze woonvormen zijn toegestaan. In de toelichting op dit artikel wordt aangegeven dat voor beperkte gedeeltes van met name de niet centraal gelegen (toeristische) gebieden deze gebruikt kunnen worden voor het realiseren van luxe bijzondere woonvormen. Dit is bijvoorbeeld het geval binnen de plannen van Blaauw en Santa Barbara.

**2c. Indien bouwvergunning wordt aangevraagd voor bebouwing met een grotere bouwhoogte dan 6 meter, dient een afweging plaats te vinden tussen het met die grotere bouwhoogte te dienen belang en de mogelijke hinder of ontsiering van de omgeving, welke door die grotere bouwhoogte eventueel kan ontstaan.**

Wijze van toetsing en toelichting:

Bij projecten in toeristisch gebied is bij hotelbouw en hotelappartementen veelal sprake van een hoogte die hoger is dan de maximale bouwhoogte van 6 meter zoals thans opgenomen. Door de van oudsher gepleegde hantering van deze hoogte als een maximum, zonder in overweging te nemen dat een grotere bouwhoogte mogelijk is, mits een belangenafweging plaatsvindt, wordt deze regelgeving niet op de juiste wijze toegepast.

Daarnaast speelt bij dit artikel een tegenstrijdigheid, want naast de maximale bouwhoogte, wordt bij de omschrijving van het gebied een indicatief aantal bouwlagen genoemd dat hoger uitkomt dan de maximale bouwhoogte van 6 meter.

Tenslotte is het veelal zo dat de lagen binnen toeristische projecten veelal hoger zijn dan bij andere bouwwerken, met name op begane grondniveau is de hoogte veelal hoger voor de lobby of aula's etc.

**Voorgesteld wordt om het aantal lagen als in de omschrijving per gebied opgenomen (Artikel 7 lid 2b) als uitgangspunt te nemen bij het toetsen van de hoogte, zoals destijds ook door de wetgever bedoeld was. Voor de gebieden waarbij de bouwhoogte niet expliciet in bouwlagen in artikel 7 lid 2b is genoemd, is een bouwhoogte van 6 meter conform lid 2c in principe het uitgangspunt.**

Daarnaast wordt voorgesteld om de volgende checklist af te lopen:

1. Aantal lagen komt overeen met de gebiedsomschrijving, dan wordt voldaan aan de vereiste hoogte en hoeft er geen nadere motivering gegeven te worden.
2. Om de belangen waarop het EOP doelt te waarborgen, dient een overschrijding van meer dan de maximale bouwhoogte van 6 meter door de aanvrager met een belangenafweging gemotiveerd te worden. De verrichte belangenafweging wordt schriftelijk gemotiveerd en toont aan dat:
  - er geen onevenredige beperking wordt veroorzaakt van dag- en zonlichttoetreding en/of ventilatie voor omwonenden;
  - er geen onevenredige verkeer- en parkeerhinder optreedt door de bijkomende bouwoppervlakte;



- het bestaande (stedenbouwkundige) karakter van een buurt niet onevenredig wordt aangetast;
- er geen andere specifiek voor de betreffende grond geldende hinder optreedt;
- dat de hogere bouwhoogte een hogere dichtheid met zich meebrengt waardoor de verdichtingsstrategie van het EOP wordt nagestreefd;
- dat er een hoger rendement en haalbaarheid bereikt wordt met een hogere bouwhoogte;

dat de grotere bouwhoogte nodig is voor een duurzame menging van functies (bijvoorbeeld wonen boven winkels of wonen en andere functies)