



# Parkeren in Punda en Otrobanda

November 2016



## Inhoud

1	Inleiding	3
2	Beleidsdoelen	3
3	Huidige parkeersituatie en knelpunten	4
4	Oplossingen	8

Bijlagen: Kaarten in A3 formaat  
Analyse Parkeergedrag in Punda

# 1 Inleiding

Het is de bedoeling dat in de toekomst veel meer mensen gebruik gaan maken van de binnenstad. Het voornemen van de overheid is om dit te bewerkstelligen door het stimuleren van meer woningen en meer horeca- en andere bezoekers trekkende aangelegenheden. Dit draagt bij aan de levendigheid en de economische vitaliteit van de binnenstad. Naast het verbeteren van het openbaar vervoer, is het zeer belangrijk om het parkeren in de binnenstad kwalitatief te verbeteren.

Met het oog op dit streven is zowel de huidige parkeersituatie als de bestaande knelpunten geanalyseerd om tot voorstellen te kunnen komen voor een effectief parkeermanagement.

## 2 Beleidsdoelen

Het Ministerie van Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Planning heeft de volgende beleidsdoelen geformuleerd voor de binnenstad:

- De binnenstad van Curaçao is in 2030 een bruisende woon-, werk- en recreatiestad met een aantrekkelijk verblijfsklimaat en een goede bereikbaarheid voor bewoners, bezoekers en werkers (*Plan Horizon 2030*).
- Het parkeerproduct dient uit keuzemogelijkheden te bestaan voor de specifieke vraag van de gebruiker: de bewoner, de bezoeker en de werker, met als resultaat een effectief gebruik van de beschikbare parkeervoorzieningen en minder zoekverkeer (*Mobiliteitsvisie Binnenstad Willemstad*).
- Reservering van parkeerplaatsen in de binnenstad is alleen mogelijk voor ministers, statenleden, consulaten, dokters en medische instellingen (*OW*).
- Ter bescherming van het stadsgezicht en het behoud van het historisch karakter van de binnenstad dienen open gaten, ontstaan door slopen of instorten van gebouwen, zoveel mogelijk gevuld te worden met nieuwe bebouwing (*EOP*).
- Bij een bouwaanvraag voor nieuwbouw in de binnenstad wordt, net als elders, vereist dat het parkeren op eigen terrein wordt opgelost. In de binnenstad wordt, gezien de geringe ruimte, een korting van 25% op het vereiste aantal parkeerplaatsen gehanteerd, voorzover in de buurt de mogelijkheid bestaat om te parkeren in de openbare ruimte of in een parkeergarage (*Vastgestelde Normen en Richtlijnen, ROP*).

### 3 Huidige parkeersituatie en knelpunten

#### HUIDIGE SITUATIE

##### *Punda:*

Bezoekers van Punda kunnen momenteel gebruik maken van circa **1919** parkeerplaatsen, waarvan (zie figuur 1):

- Circa **750 gratis** parkeerplaatsen (Waaigat)
- Circa **418 betaalde** parkeerplaatsen in de privé parkeergarage te Marichi
- Circa **350 betaalde** parkeerplaatsen op het privé Vijf Zinnen parkeerterrein
- Circa **401** verspreide **betaalde** parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Privé parkeerplaatsen op eigen terrein en privé terreinen die momenteel als parkeerplaats worden gebruikt zonder als parkeerplaats te zijn ingericht, zijn niet in de telling meegenomen.

De betaalde parkeerplaatsen in de openbare ruimte zijn vooraf betaald en er geldt een tarief van Naf. 1 per uur. Er wordt hierbij gerekend in tijdseenheden van 15 minuten.

Deze parkeerplaatsen zijn door de overheid in beheer uitgegeven aan Curaçao Parking Authority (PAC). De betaalde privé parkeerplaatsen zowel in de parkeergarage als bij Vijf Zinnen betreffen achteraf betaalde parkeerplaatsen met slagboom, tegen een tarief van Naf. 2 per uur, gerekend in tijdseenheden van hele uren.

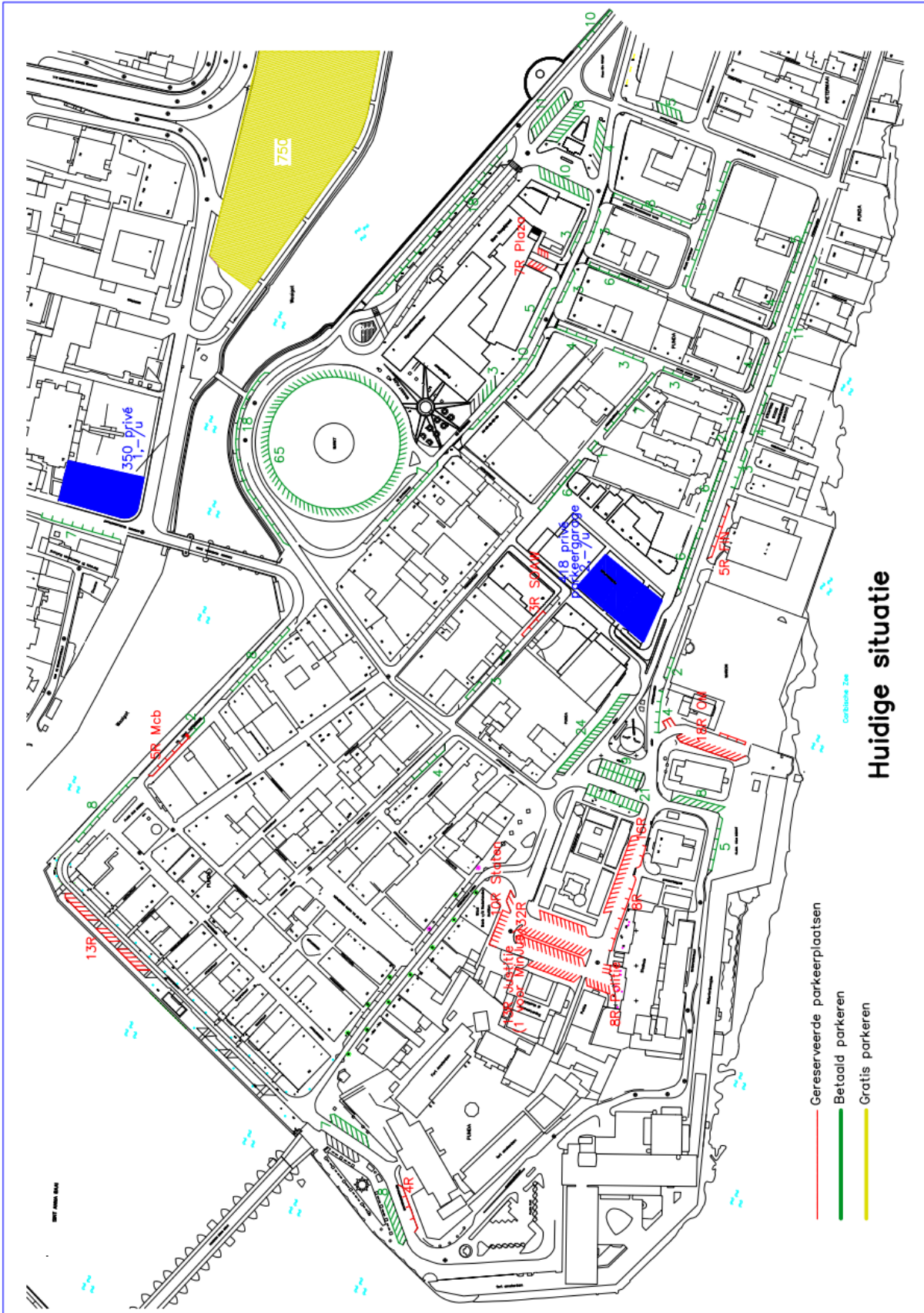
Er is momenteel geen sprake aan een tekort aan parkeerplaatsen aangezien observaties over een periode van twee weken, op verschillende tijdstippen gedurende de dag, hebben aangetoond dat vrij veel parkeerplaatsen leegstaan. Het is wel opmerkelijk dat alle parkeerplaatsen in het kernwinkelgebied meestal bezet zijn. Vanuit de winkeliersvereniging Downtown Management Organization (DMO) kwamen klachten dat er bijna geen parkeerplaatsen beschikbaar zijn in het kernwinkelgebied voor bezoekers die kort willen parkeren omdat vergunninghouders en winkeleigenaars en –werknemers al deze parkeerplaatsen in beslag nemen.

Uit gesprekken met vertegenwoordigers van PAC bleek dat er momenteel conform het bestand van PAC bijna 80 parkeervergunningen zijn uitgegeven. De vergunningen zijn niet lokatiegebonden. Er wordt echter ook door PAC geconstateerd dat de vergunninghouders zoveel mogelijk in het kernwinkelgebied parkeren.

Daarnaast is een globale analyse van het parkeergedrag in het kernwinkelgebied van Punda uitgevoerd. De resultaten van deze analyse zijn bijgesloten in Bijlage 1.

De geanalyseerde parkeerplekken zijn: rondom Marshe Nobo, bij de Handelskade, aan de Waterfortstraat, aan de Gouvernementsplein en de Hendrikplein.





Figuur 1 Huidige situatie parkeerplaatsen in Punda

Resumerend kan uit de resultaten geconcludeerd worden dat van de parkeerders op de verschillende plekken in het kernwinkelgebied de volgende percentages personen die in Punda werken betreffen:

Marshe nobo	28.9%	van de parkeerders
Waterfortstraat	7%	van de parkeerders
Gouvernementsplein	11%	van de parkeerders
Hendrikplein	42.5%	van de parkeerders
Handelskade	3.1%	van de parkeerders

In 67.3% van deze gevallen worden de parkeerplaatsen 4.5 uur of langer per dag gebruikt, en 34.8% van deze parkeerders parkeert 5 keer per week en 31.7% 6 keer per week.

Het kernwinkelgebied omvat de geanalyseerde parkeerplekken, wat uitkomt op circa 195 parkeerplekken. Rekening houdend met het gegeven dat de bijna 80 vergunninghouders in dit gebied parkeren, kan ervanuit worden gegaan dat er 115 parkeerplaatsen overblijven. Uit bovenstaande percentages kan worden geconcludeerd dat circa 60 van deze overblijvende parkeerplaatsen bijna de hele dag bezet worden door personen die in Punda werken. Het is dan ook duidelijk dat er inderdaad weinig parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor bezoekers (zie figuur 2).

<b>Aantal parkeerplaatsen</b>	<b>195</b>
<i>Abonnementen</i>	80
<i>Personen die in Punda werken</i>	60
<b>Beschikbaar</b>	<b>55</b>

**Figuur 2 Parkeerplaatsen in het kernwinkelgebied**

Hierbij komt nog het feit dat er nog **153 parkeerplaatsen in het kernwinkelgebied zijn die gereserveerd zijn** door/voor verschillende instanties (in het rood in figuur 1). Dit ondanks het bovengenoemd beleid van de Ministerie VVRP dat parkeerplaatsen alleen gereserveerd mogen worden voor ministers, statenleden, consuls, dokters en andere medische instellingen. Uit gesprekken met medewerkers van OW blijkt dat alleen voor de volgende gereserveerde parkeerplaatsen officiële toezeggingen bekend zijn:

- 3 parkeerplaatsen voor de Douane aan de handelskade en 3 aan de Ruyterkade; Later is de overheid akkoord gegaan om de 3 parkeerplaatsen aan de Ruyterkade in te trekken en 9 parkeerplaatsen aan de Handelskade aan de Douane toe te wijzen, maar dat is nooit uitgevoerd.
- 2 parkeerplaatsen voor het consulaat van Venezuela aan de Handelskade, die na het vertrek van het consulaat onterecht overgegaan zijn naar de Banco Mercantil;

- 3 parkeerplaatsen aan de Handelskade voor SPF Marwan t.b.v. woningen
- 2 parkeerplaatsen voor het MCB aan de Ruyterkade;
- 5 parkeerplaatsen voor het Openbare Ministerie.

### Otrobanda:

In Otrobanda zijn er momenteel circa **1327** parkeerplaatsen beschikbaar, waarvan:

- Circa **120 gratis** parkeerplaatsen (Colon)
- Circa **513 gratis** parkeerplaatsen in de privé parkeergarage te Renaissance
- Circa **70 betaalde** parkeerplaatsen op het privé parkeerterrein bij het Brionplein
- Circa **624** verspreide **betaalde** parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Privé parkeerplaatsen op eigen terrein en privé terreinen die momenteel als parkeerplaats worden gebruikt zonder als parkeerplaats te zijn ingericht, zijn niet in de telling meegenomen. Er zijn ook verschillende parkeerplaatsen die exclusief voor bewoners bestemd zijn. Die zijn ook niet meegenomen.

Ook in Otrobanda is er geen sprake van een tekort aan parkeerplaatsen. Ook hier hebben observaties over een periode van twee weken, op verschillende tijdstippen gedurende de dag, aangetoond dat veel parkeerplaatsen leegstaan.

Door de bewoners van het gebied wordt wel aangegeven dat bezoekers van Otrobanda de parkeerplaatsen die voor hun bestemd zijn in beslag nemen. Andere bezoekers parkeren hun auto in de steegjes, vaak voor de deuren van huizen, om de betaalde parkeerplaatsen te vermijden.

### **KNELPUNTEN**

Mede uit de bovenstaande omschrijving van de huidige situatie kunnen de volgende knelpunten geïdentificeerd worden:

- Punda: er zijn bijna geen parkeerplaatsen beschikbaar in het kernwinkelgebied voor bezoekers die kort willen parkeren omdat vergunninghouders en winkeleigenaars en – werknemers al deze parkeerplaatsen in beslag nemen.
- In strijd met het beleid van de Ministerie VVRP zijn er 153 parkeerplaatsen in het kernwinkelgebied die gereserveerd zijn door/voor verschillende instanties.
- Otrobanda: parkeerplaatsen die exclusief voor bewoners bestemd zijn worden in beslag genomen door bezoekers van Otrobanda die de betaalde parkeerplaatsen willen vermijden. In Ser'i Otrobanda (Hoogstraat en omgeving) zijn er geen parkeerplaatsen aangeduid via wegmarkering. Bewoners en bezoekers van de area parkeren momenteel langs de straten op een vrij rommelige wijze.
- Punda en Otrobanda: Verschillende openstaande privé terreinen worden gebruikt als parkeerplaatsen tegen betaling.

## 4 Oplossingen

### SHORT-TERM OPLOSSINGEN

#### 1. CONTRACT VOOR BEHEER VAN DE PARKEERPLAATSEN

Er dient ten eerste een officieel contract met PAC te worden gesloten met duidelijke afspraken. Dit contract dient, naast afspraken betreffende de inkomsten uit de parkeerbetalingen, ook afspraken te bevatten die het uitvoeren en handhaven van de onderstaande voorstellen mogelijk maken. Al de onderstaande voorstellen zijn reeds met PAC besproken en PAC is bereid hieraan mee te werken, onder andere door de parkeermeters te her-programmeren.

#### 2. ZONERING PUNDA

##### Bezoekers:

De parkeerplaatsen in het kernwinkelgebied dienen vrijgehouden te worden voor de bezoekers die kort in de binnenstad moet zijn. Dit kan bereikt worden door in het kernwinkelgebied een **groene zone** aan te wijzen die (tijdens winkeltijden) alleen te gebruiken is voor kort parkeerders (groen gearceerde parkeerplaatsen in figuur 4).

In deze zone is **2 uur** parkeren toegelaten.

Hierbij is het noodzakelijk bebording aan te brengen om het begin en het einde van de groene zone aan te geven.

In de groene zone wordt het parkeertarief **Naf. 2 per uur**. Deze tariefverhoging maakt deze zone minder aantrekkelijk voor langparkeerders. Voor de kortparkeerders is de prijs meestal minder relevant, omdat ze toch maar voor kort in de stad moeten zijn. Voor hun is het wel van belang om zo dicht mogelijk bij hun bestemming te kunnen parkeren.

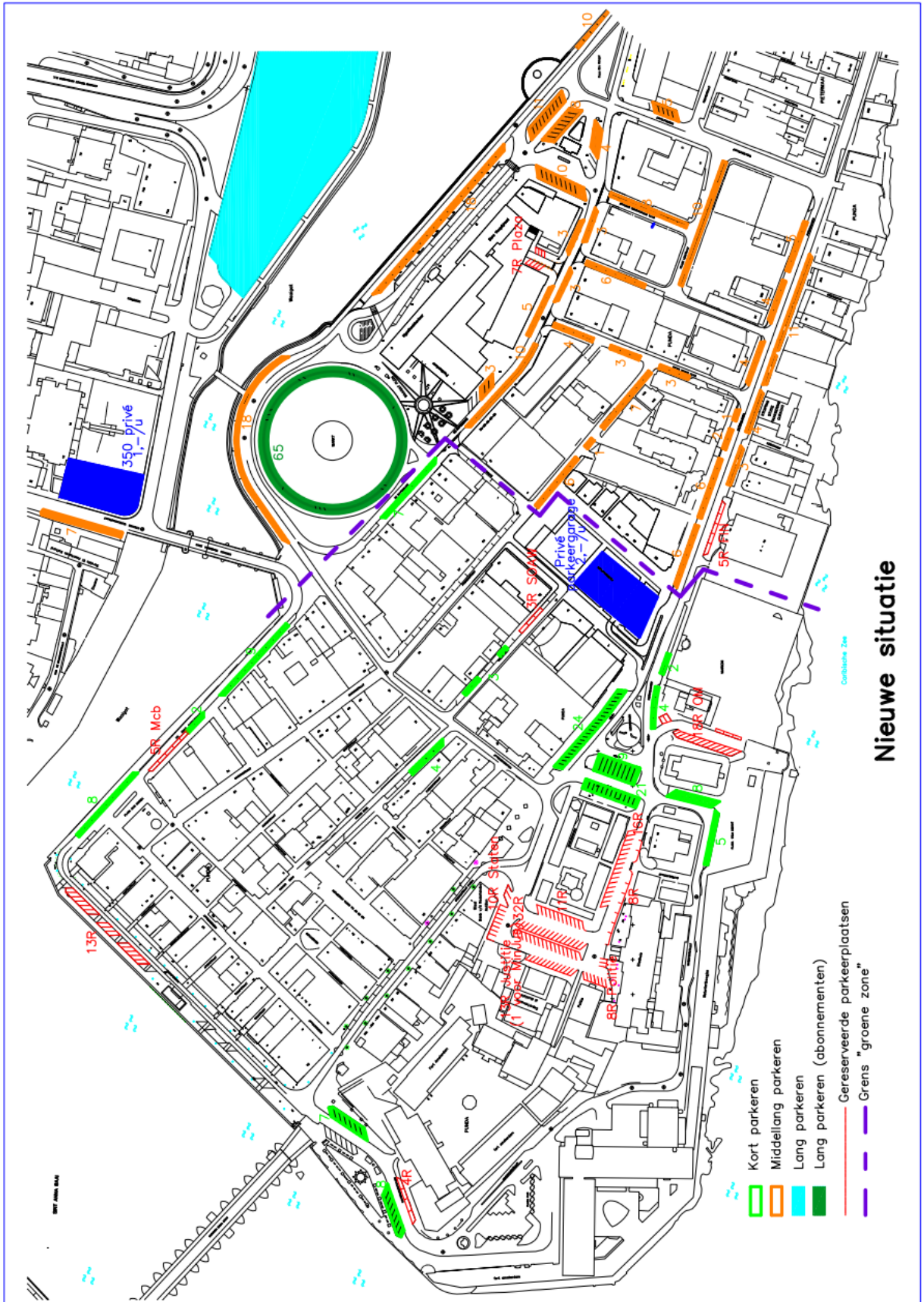


Figuur 3 Bebording. Bron: [www.myparkingsign.com](http://www.myparkingsign.com)

Verder dienen de parkeermeters in deze zone zodanig ingesteld te worden dat maximaal Naf. 4 per keer betaald kan worden. Opladen blijft mogelijk, maar alleen op locatie. Dit is niet aantrekkelijk voor langparkeerders, omdat ze dan om de 2 uur naar hun parkeerlocatie moeten lopen om op te laden.

Indien mogelijk zouden de parkeermeters ook zodanig ingesteld kunnen worden dat in plaats van het parkeervak-nummer het kentekennummer wordt ingevoerd en dat deze alleen twee keer ingevoerd kan worden (dus een maximaal van 4 uur).





Figuur 4 Voorstel zonering Punda

Bezoekers die langer dan 4 uur in Punda willen blijven dienen in de **oranje zone** (middellang parkeren) **of op de Waaigat** (lang parkeren) of in de parkeergarage te parkeren (zie figuur 4). In de oranje zone blijft het parkeertarief **Naf. 1 per uur**. Op de Waaigat blijft het gratis parkeren behouden.

#### Werkers:

Abonnementen en langparkeeders worden niet in de groene zone toegestaan. Mensen die in Punda werken dienen in de oranje zone (deze is wegens de prijs ook aantrekkelijker) of op de Waaigat te parkeren. Het parkeren op de Waaigat moet aantrekkelijk gemaakt worden door meer groen aan te brengen langs de looproute naar Punda die fungeren als schutting tegen de zon. Deze looproute zal binnenkort veel korter worden, nadat de brug gereed is. Een voorstel is om voor een shuttle te zorgen (ook in beheer van PAC) die vanuit de Postkantoor / Marshe Nobo area parkeeders oppikt en een rondje maakt in de stad om mensen dichterbij hun werk af te zetten.

Voorgesteld wordt dat PAC uitsluitend **60 abonnementen** behoudt. Deze dienen allemaal rondom Marshe Nobo te parkeren (donkergroen in figuur 4). De ingang van deze parkeerarea wordt voorzien van een bord met *“uitsluitend voor abonenthouders”* en eventueel een hefboom. De overige 5 parkeerplaatsen worden gereserveerd voor het laden en lossen.

#### Bewoners:

Bewoners dienen bij de Ministerie van VVRP een vergunning aan te vragen tegen betaling van een nog vast te stellen bedrag aan leges. Ze krijgen dan een parkeerkaart die ze in hun auto moeten ophangen. Bewoners mogen overdag niet in de groene zone parkeren, uitsluitend in de **oranje zone**. Na winkeltijden mogen ze in de groene zone parkeren. In het geval dat een bewoner wegens ziekte o.d. zijn/haar auto overdag niet kan verplaatsen naar de oranje zone, dient hij/zij dit aan PAC te melden om sancties te voorkomen.



Figuur 5 Vergunning om op te hangen. Bron: [www.printedparkingpermits.com](http://www.printedparkingpermits.com)

**3.** Teneinde het parkeerbestand meer uit te breiden en voor een beter parkeermanagement, wordt voorgesteld om:

- De betaalde parkeerplaatsen uit te breiden met
  - de strook langsparkeerplaatsen aan de Kaya Godett, vanaf ter hoogte van de theaterstraat tot het einde van de Kaya Godett / begin Penstraat, en
  - de strook langsparkeerplaatsen aan de Plaza Mundu Merced, vanaf de afrit van de Koningin Wilhelminabrug tot tegenover the Movies, maar dan alleen aan de linkerkant van de weg zoals nu het geval is. Deze strook wordt nu al als parkeerplek gebruikt hoewel het nog niet als zodanig is ingericht.

- De parkeerplaatsen die door instanties in Punda in beslag zijn genomen weer ter beschikking stellen van de Ministerie van VVRP. De Ministerie zal in overleg met de betreffende instanties, het Hof van Justitie, het openbare Ministerie, etc. nagaan hoeveel parkeerplaatsen aan elke instantie uitgegeven kunnen worden. Deze parkeerplaatsen worden dan op de bestrating gemarkeerd. De overige parkeerplaatsen worden betaalde parkeerplaatsen en dus onderdeel van de groene zone.

#### **4. ZONERING OTROBANDA**

##### **Bezoekers:**

In Otrobanda liggen de winkels allemaal aan de Breedestraat. De Breedestraat dient hier als **groene zone** te worden aangewezen (zie figuur 6). Dezelfde tarieven en criteria als in Punda gelden ook hier.

Bezoekers die langer dan 4 uur willen blijven dienen in de **oranje zone** (middellang tot lang parkeren) of bij Colon of in de Renaissance parkeergarage te parkeren.

Ook in de oranje zone gelden dezelfde tarieven en criteria als in Punda. Bij Colon blijft het gratis parkeren behouden.

##### **Werkers:**

Abonnementen en langparkeerders worden niet in de groene zone toegestaan. Mensen die in Otrobanda werken dienen dus in de **oranje zone** te parkeren.

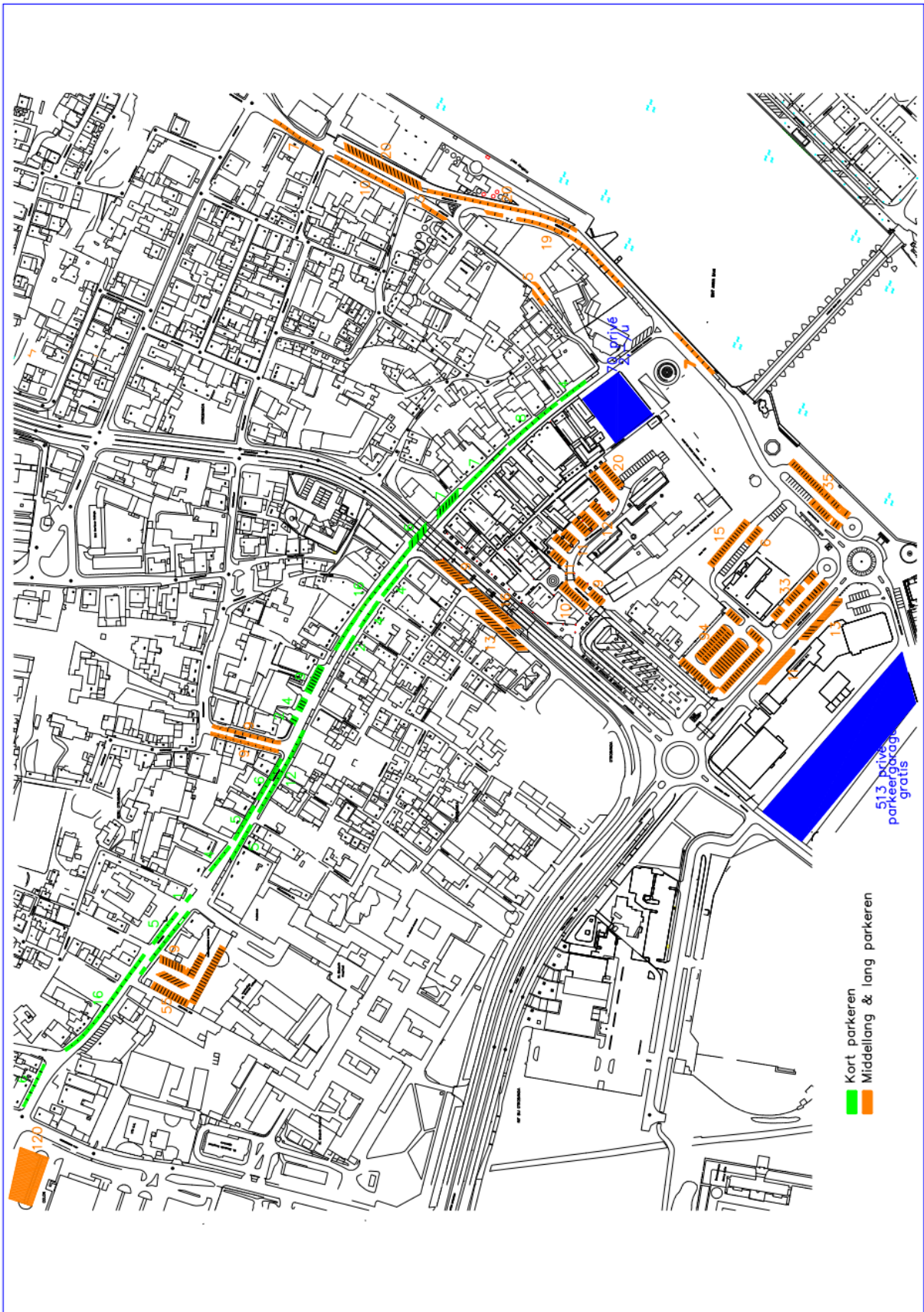
##### **Bewoners:**

Bewoners van gebieden die voorzien zijn van parkeerplaatsen die voor hun bestemd zijn, krijgen een parkeerkaart die ze in hun auto moeten ophangen. Het voorstel is aan PAC de bevoegdheid te geven om derden die op deze plekken gaan parkeren te mogen sanctioneren.

Bewoners in die gebieden die dichter bebouwd zijn en die dus geen parkeerplaats tot hun beschikking hebben, dienen, net als de bewoners van Punda, bij de Ministerie van VVRP een vergunning aan te vragen tegen betaling van een nog vast te stellen bedrag aan leges. Ze krijgen dan een parkeerkaart die ze in hun auto moeten ophangen. Bewoners mogen overdag niet in de groene zone parkeren, uitsluitend in de **oranje zone**. Na winkeltijden mogen ze in de groene zone parkeren. In het geval dat een bewoner wegens ziekte o.d. zijn/haar auto overdag niet kan verplaatsen naar de oranje zone, dient hij/zij dit aan PAC te melden om sancties te voorkomen.

De problematiek in het gebied bij Ser'i Otrobanda kan gemitigeerd worden door langs de straten die voldoende breedte hebben aan één zijde langs-parkeerplaatsen te markeren, zodat op een meer geordende wijze geparkeerd wordt en meer auto's geparkeerd kunnen worden.





Figuur 6 Voorstel zonering Otrobanda

## 5. ALGEMEEN

De vraag naar parkeerplaatsen kan tegemoet gekomen blijven worden door ten eerste het aantal bestaande parkeerplaatsen te behouden. Daarnaast zouden zowel in Punda en Otrobanda eigenaars van lege percelen die als parkeerplaats gebruikt worden benaderd kunnen worden om hun te informeren dat deze open plekken ingevuld moeten worden met nieuwe bebouwing en hun te verzoeken om binnen een vast te stellen termijn hieraan te voldoen. Op bepaalde plekken zou die nieuwe bebouwing dan zelfs een parkeergarage kunnen zijn. Op het terrein bij de Brionplein zou dat bijvoorbeeld ideaal zijn. Zelfs personen die naar Punda willen zouden dan ook hier kunnen parkeren en de brug oversteken.

Middels het EOP is echter alleen geregeld dat, ter bescherming van het stadsgezicht, open gaten verhinderd moeten worden, door slechts een sloopvergunning te verlenen wanneer er een bouwvergunning verleend is voor een nieuwbouw op die plek. Om reeds bestaande open plekken (door instorten of illegaal slopen) toch te kunnen laten bebouwen is dan een wetswijziging noodzakelijk

Het is verder belangrijk om bij alle bouwaanvragen voor nieuwe gebouwen erop toe te zien dat het parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein wordt opgelost om het parkeerbestand niet verder te belasten.

Met PAC is de mogelijkheid besproken om in plaats van wielklemmen over te gaan naar bekeuringen op kenteknummer. Deze mogelijkheid dient verder uitgewerkt te worden. De wetgeving dient hiertoe aangepast te worden en ook PAC zal enkele aanpassingen in hun organisatie en functioneringswijze moeten aanbrengen om hiernaartoe over te gaan.

### (MIDDLE)LONG-TERM OPLOSSINGEN

Rekening houdend met de visie om de binnenstad te ontwikkelen tot een bruisende stad middels het stimuleren van meer publiek aantrekkende functies, zal het parkeerbestand in de toekomst hoogstwaarschijnlijk niet meer toereikend zijn. Ook in Otrobanda dient hiermee rekening gehouden te worden. In Ser'i Otrobanda bijvoorbeeld, komen er steeds meer appartementen en woningen bij, zowel door restauraties als nieuwbouw.

Daarom is het zeer belangrijk om het tot nu toe gehanteerde parkeerbeleid voort te zetten, namelijk dat bij nieuwbouw het parkeren op eigen terrein opgelost dient te worden.

Het is de bedoeling om het busstation Punda te verplaatsen naar de Waaigat. Dit betekent dat een aantal parkeerplaatsen zullen komen te vervallen. Het gebied waar het busstation nu gelegen is kan dan deels heringericht worden als parkeergebied, onderdeel uitmakende van de oranje zone.



Daarnaast wordt voorgesteld om, indien in de toekomst geconstateerd wordt dat er nog meer parkeerplaatsen nodig zijn, de volgende twee mogelijkheden verder te onderzoeken en uit te werken:

- Extra parkeerplaatsen kunnen gecreëerd worden door het Marshe Nobo gebouw te verbouwen. De huidige architectuur en vormgeving wordt behouden, maar er wordt een verdieping toegevoegd. Op de begane grond wordt dan de markt behouden terwijl de bovenverdieping uitsluitend voor parkeren wordt gebruikt.



Figuur 7 Marshe Nobo. Bron: Jean Omar Photography

- Het is de bedoeling om het busstation Punda te verplaatsen naar de Waaigat. Dit betekent dat een aantal parkeerplaatsen hier zullen komen te vervallen. Indien dit noodzakelijk blijkt, kan, om meer parkeerplaatsen te creëren in de langparkeerzone, gedacht worden aan het ombouwen van het Waaigat terrein tot een (deels) tweedeks parkeergarage.