

## Hoofdstuk 3 DE PLANUITGANGSPUNTEN

### 3.1 Planvisie en ontwikkelingsdoelen

In overleg met overheids- en niet-overheidssectoren hebben het planteam ROP en de Plan Overleg Commissie de planvisie en de sectorale doelen geformuleerd.

#### 3.1.1 Planvisie

***“Het realiseren van een integrale duurzame en evenwichtige (her)ontwikkeling van Aruba.”***

Een duurzame ontwikkeling<sup>15</sup> is een houding van waaruit naar verandering in de samenleving wordt gekeken: “die voorziet in de behoefte van de huidige generatie, zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheden in gevaar te brengen om ook in hun behoefte te voorzien”.

Net als natuur heeft de bebouwde ruimte doorgaans een lange ontwikkelingsperiode. Duurzame ontwikkeling vraagt dus om een langetermijnvisie; het ROP heeft daarom een looptijd van 10 jaar. Het langetermijnperspectief biedt een kader waarin stabiliteit van structuren en systemen wordt afgewogen tegen de noodzaak aan verandering en vernieuwing. Overwegingen op korte termijn kunnen tegengesteld zijn aan duurzaamheid op lange termijn.

Voorwaarden voor het realiseren van duurzame ontwikkeling zijn:

- de noodzaak van een wettelijk kader [de LRO];
- politieke wil;
- maatschappelijk draagvlak.

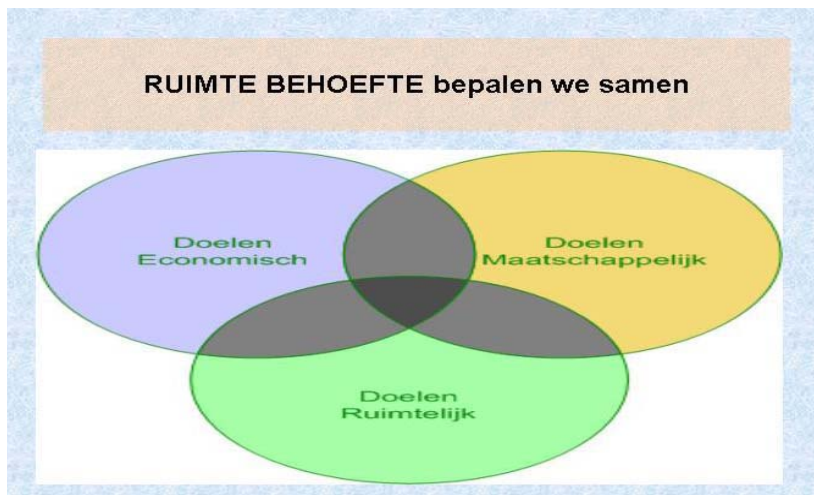
<sup>15</sup> Dit begrip is ontleend aan de Agenda 21 van de Verenigde Naties. Ruimtelijk gaat het om vrijwaring van een leefbare ruimte, gebaseerd op draagkracht en kwaliteit, zonder een wissel te trekken op keuzemogelijkheden van volgende generaties.



Duurzame ontwikkeling staat niet los van de maatschappij. Sectorale ontwikkelingen in een bepaald gebied (economische context) kunnen niet los gezien worden van ontwikkelingen in andere gebieden (ruimtelijke context), noch van de maatschappelijke dynamiek (sociale context) of van de historische gegroeide patronen. Duurzame ontwikkeling vertrekt dan ook vanuit (herontwikkeling van) bestaande structuren en omvat zowel economische, sociaal/maatschappelijke als ruimtelijke aspecten en houdt een samenhangende benadering in. Binnen het ROP ligt het accent op de ruimtelijke aspecten.

### 3.1.2 Sectorale doelen

Om de geformuleerde integrale visie voor Aruba te kunnen verwezenlijken is afstemming tussen de verschillende sectoren noodzakelijk. Daarom zijn, in overleg met de betrokken sectoren, per sector doelen opgesteld. De ruimtelijke ontwikkeling wordt immers sterk beïnvloed door het gevolgde economisch en maatschappelijk beleid. De desbetreffende sectoren zijn zelf verantwoordelijk voor het bereiken van hun doelen en subdoelen. Het ROP vormt het ruimtelijk kader waarbinnen de ruimtelijke (sub)doelen bereikt kunnen worden.



In het ontwerpproces van het ROP is de keuze gemaakt om het plan te baseren op doelen die vanuit drie hoofd invalshoeken zijn aan te geven. Die invalshoeken zijn de economische, de (sociaal) maatschappelijke en de ruimtelijke. Met het brede contactveld is uitvoerig overlegd over de doelen en subdoelen waaraan het ROP vanuit die invalshoeken moet voldoen. De vastgestelde doelen luiden als volgt.

### Economisch hoofddoel

*“ Een evenwichtige economische groei met handhaving van minimaal het huidige welvaartsniveau ”*



Het economische hoofddoel is in de volgende subdoelen nader gespecificeerd:

- Diversificatie van de economie. Aruba kent als voornaamste economische pijler het toerisme en in mindere mate olie-industrie en financiële dienstverlening. Om risico's te spreiden wordt verdere diversificatie van de economie voorgestaan.
- Investeren in de kwaliteit van het toeristisch product. De voorkeur wordt gegeven aan eerst investeren/upgraden van bestaande hotels alvorens er meer hotelkamers worden gebouwd.
- Economische ontwikkeling beter afstemmen op de arbeidsmarkt.
- Verhogen van de arbeidsproductiviteit.
- Loonontwikkeling moet in de pas lopen met de productiviteit.
- Op orde brengen van overheidsfinanciën.
- Inflatieniveau in de pas houden met grootste handelspartners.

- Betere afweging economische voordelen versus maatschappelijke kosten.
- Garanderen voldoende voedselimport.
- Behouden van de agrarische sector.
- Voorzien in adequate bedrijfshuisvesting.
- Evenwichtige verdeling van het inkomen.
- Voldoende deviezenvoorraad.

### Maatschappelijk hoofddoel

“ Het bereiken van een adequaat voorzieningenniveau afgestemd op het welzijn en de behoefte van de samenleving ”

Het maatschappelijke hoofddoel is verdeeld naar sectoren met subdoelen van de maatschappelijke ontwikkeling: Gezondheid, Educatie, Volkshuisvesting, Cultuur & Recreatie.

### Gezondheid

- Versterken van de preventieve en curatieve zorg.
- Toegankelijke zorg- en hulpverlening.
- Instandhouden/verbeteren woon- en leefmilieu.
- Stimuleren van sporten.

### Educatie

- Realiseren van levenslange educatie: onderwijs aanbieden voor verschillende doelgroepen waar behoefte aan is.
- Educatie voor iedereen.
- Verhogen van de scholingsgraad op middelbaar en hoger niveau.
- Garanderen van kwalitatief goed onderwijs dat aansluit bij de samenleving, het vervolgonderwijs en bij de economie/bedrijfsleven.
- Flexibel inspelen op de scholingsbehoefte.

### Volkshuisvesting

- Voorzien in voldoende en adequate huisvesting voor de bevolking.

### Cultuur & Recreatie

- Behouden van cultuurhistorische- en natuurelementen.
- Realiseren van voldoende recreatiemogelijkheden afgestemd op de bevolkingsgroei, de toeristische ontwikkeling en de wensen van de bevolking.





## Ruimtelijk hoofddoel

*“ Het ontwikkelen van een goede ruimtelijk-functionele structuur die verwezenlijking van de maatschappelijke en economische doelen mogelijk maakt en het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit “*

Het ruimtelijk hoofddoel is toegespitst in subdoelen die betrekking hebben op de verschillende lagen die in het ruimtelijk systeem worden onderscheiden.

### Bodemlaag

#### Natuur en landschap

- Basisbescherming van natuurgebieden op basis van ecologische principes (corridorfunctie) en/of landschappelijke (belevings)waarden (o.a. Parke Nacional Arikok, noordelijke conserveringszone, Spaans Lagoen, onderwaterpark).
- Basisbescherming van de nog resterende geschikte landbouwgronden en het reserveren van gronden rondom tanki's en dammen voor landbouw.
- Tegengaan van erosieprocessen.
- Beschermen rifeilanden en koraalriffen.

#### Waterhuishouding

- Zorgdragen voor een goede afwatering.
- Zo min mogelijk verstoren van de natuurlijke waterlopen (rooien).
- Veilig stellen en actief ontwikkelen van waterbuffers (saliñas, dammen en tanki's)
- Kwaliteit zeewater in stand houden dan wel verbeteren.

#### Topografie

- Bestaande topografie als uitgangspunt voor ontwikkelingen
- Zoveel mogelijk handhaven van de bestaande bodemopbouw en structuur
- Afgravingen terugdringen en op termijn stopzetten; landschapsherstel van de gebieden die vrijkomen en ze bestemmen voor lichte functies zoals recreatie.



### Netwerklaag

- Verbeteren van de kwaliteit van de infrastructuur (wegen & (lucht)haven).
- Optimaliseren van het gebruik van infrastructuur (hiërarchie wegennet).
- Verbeteren collectief openbaar vervoer (o.a. concentratie van functies)
- Stimuleren gebruik milieuvriendelijke vervoermiddelen (o.a. voet, fiets, carpooling, energiezuinige auto's)
- In- en uitvoeren van parkeerbeleid waarbij de gebruiker betaalt en waarbij met name in de binnenstad onderscheid gemaakt wordt tussen lang en kort parkeren. Gedacht kan worden aan de aanleg van parkeergarages rondom de binnenstad om parkeerdruk in het centrum te verlichten. Naast centrum ook aandacht voor toegenomen parkeerdruk in San Nicolas en in de hotelstrip.

- Handhaven en creëren van goed geplande riool- en regenwaterafvoer (eventuele extra rioolwaterzuivering).
- Minimaal instandhouden van water- en elektravoorzieningen.

### Occupatielaag

- Duidelijke ruimtelijke scheiding wel/niet hinderveroorzakende activiteiten.
- Stimuleren van een hiërarchie in voorzieningen (niet alles overall); buurtvoorzieningen in de buurt, wijkvoorzieningen in de wijk, etc.
- Hanteren van een bereikbaarheidsprofiel: arbeidsintensieve bedrijven en voorzieningen situeren op kansrijke openbaar vervoer locaties; arbeidsextensieve bedrijven (distributie en productie) vestigen nabij meest gewenste logistieke netwerk (haven, hoofdweg).
- Stimuleren doelmatig gebruik van grond (juiste functies op de juiste locatie)
- Versterken van de ruimtelijke kwaliteit, met name de binnenstad van Oranjestad.
- Meer differentiatie en sturing in woonvormen (verschillende kavelgroottes en bouwvormen).

In de planningsgrondslagen van het ROP is nadere uitwerking gegeven van het overheidsbeleid in allerlei sectoren. Met name voor de impulsen uit het economisch en het toeristisch beleid is uitvoeriger uitgewerkt welke perspectieven er voor ogen staan.

### 3.1.3 Doelbepaling als dynamische drijfveer

In haar advies<sup>16</sup> geeft de Raad aan, dat een deel van de geformuleerde economische subdoelen eerder te zien zijn als voorwaarden dan doelen. Zoals aangegeven, is het benoemen van sectorale (sub)doelen een ondersteunende methodiek in het ontwerpproces, passend bij het zoeken van de gewenste

<sup>16</sup> Advies aangaande cROP April 2008 - Raad voor de Ruimtelijke Ontwikkeling, september 2008

ontwikkeling op hoofdlijnen. De input die men geeft reflecteert wat er leeft vanuit de 'tijdgeest', vermengd met actualiteit en is daarmee in zekere zin tijdgebonden. De hoofdlijnen van het ROP zijn vooral gericht op de doelen die men voelt vanuit de tijdgeest van het achterliggende decennium. Er kan terug gegrepen worden op leidende thema's in verschillende publiekscampagnes.

### EEN DECENNIUM BEWUSTWORDING EN VISIEVORMING

Aruba Quality Foundation – Vision Taskforce

1995 – 1998 : ARUBA VISION 2005

Ongeveer 1175 verzamelde reacties over de gedroomde en uitgebeelde betere toekomst voor Aruba, gebundeld tot 7 kernstellingen onder het hoofddoel: *Un Isla Bunita, Trankil Y Sigur Cu Su Hendenan Di Bon Curazon / A Beautiful, Peaceful And Safe Island With Good-Hearted People*

Kamer van Koophandel & Overheidsdirecties

2003 – 2005: 'Nos Isla, Nos Futuro'

Discussie over de toekomst met als invalshoek de 'Capacidad di Carga / Carrying Capacity'

Directie Infrastructuur en Planning [DIP]

2004 – heden: Ruimtelijke Ontwikkeling Planning

Het realiseren van een integrale, duurzame en evenwichtige (her)ontwikkeling van Aruba

Directie Economische Zaken, Handel en Industrie [DEZHI]

2008 – heden: Nos Aruba 2025



Het dominante element is om de acceleratie in het verbruik van de natuurlijke kwaliteiten in Aruba om te buigen naar beheerste groei, versterking van kwaliteiten en bescherming van schaars geworden ruimte voor diversiteit en natuur.

De tijd staat echter niet stil en nieuwe thema's tekenen zich al af in de nieuwe publiekscampagne Nos Aruba 2025. De thematiek van dit ROP neemt daartussen nog steeds een centrale plaats in.

### 3.2 De hoofdlijnen van het ROPH

Aanvullend op de planvisie en de ontwikkelingsdoelen is met de vaststelling van het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan op Hoofdlijnen [ROPH] in mei 2006 een nadere koers bepaald voor de ontwikkeling van Aruba. In het ROPH werden knelpunten en problemen gesignaleerd, waarvan enkele hiernaast zijn weergegeven.

Op grond van die problemen zijn richtpunten bepaald voor de planontwikkeling. Daarbij is aandacht besteed aan de impact van grotere projectvoornemens en de (soms gebrekkige) onderlinge samenhang daarvan. In de besluitvorming heeft de ministerraad in principe ingestemd met deze hoofdlijnen en zijn de volgende inhoudelijke uitgangspunten en koersaccenten vastgelegd:

- de visie en sectorale (sub)doelen [uit onderdeel 3.1];
- behoud en de versterking van vitale & bijzondere gebieden [zie onderdeel 2.5];
- het principe van "bundeling en concentratie" [zie onderdeel 2.5];
- categorisering en uitbreiding van de verkeersstructuur;
- de opbouw van de plankaart ROP met de zonering in economische-, stedelijke-, landelijke en natuur- & groengebieden [zie onderdeel 4.2 en plankaart]
- voor de komende planperiode van 10 jaar uit te gaan van de koersbepaling die vervat is in het ROPH, te weten:
  - een jaarlijkse groei van het BNP van 3%
  - een jaarlijkse bevolkingsgroei van 1½ %
  - een (daarvan af te leiden) jaarlijkse woningbehoefte van 700-900 nieuwe eenheden
  - een (uitgangspunt van ) geleidelijke uitbreiding van de toeristische infrastructuur van 1600-2200 units (in 10 jaar)
  - een (dan te verwachten) groei van het autopark met 8000 à 9000 voertuigen (in 10 jaar).

#### ROPH: knelpunt ruimtevraag woonfunctie

“Het wonen vergt minstens de helft van de toekomstige vraag naar ruimte. Het is bij uitstek de functie om gestalte te geven aan de bijsturing naar de wenselijke ruimtelijke structuur. Immers, het is de woonfunctie die, als afgeleide van de economische groei, steeds verder uitwaaiert over het land, met in het kielzog de voorzieningen en verkeersproductie. Het is in het huidige tempo niet vol te houden om alleen te blijven bouwen volgens de traditie. Dat groeit het eiland af of soupeert geleidelijk alle resterende groene buffers, waardevolle landschappen en natuur. Sterk verspreide bebouwing ondermijnt ook het draagvlak voor voorzieningen zoals scholen, openbaar vervoer e.d. Aruba staat sinds deze eeuwwisseling voor het noodzakelijk keerpunt om actieve sturing te brengen in haar verstedelijking.”

#### ROPH: knelpunten aanbodmarkt voor wonen

“Sturing kan in het ROP worden ingebracht met variatie in de bebouwingsdichtheid en bouwhoogtes. De daadwerkelijke invulling is afhankelijk van gedifferentieerd woonbeleid en actieve benutting van de braak liggende domein- en eigendomsgronden. Het woonbeleid moet zicht bieden op de gewenste differentiatie, gerelateerd aan de demografische ontwikkeling, de economische draagkracht en de huurbehoefte. De gronduitgifte moet daarop inspelen met variatie in kavelgroottes, bebouwingspercentages en beoogde woonmilieus. Het niet kostendekkend uitgeven van domeingrond met veel ruimtebeslag en grote lengte van wegennet vormt een toenemende financiële klem [hoge aanleg- en onderhoudskosten]. De matigende werking van deze subsidiëring op de prijsvorming van de vrije markt is niet effectief; de marktsector legt steeds meer het accent op kleinere kavels en geschakelde woningen binnen 'turn-key residence' projecten.”

De achtergrond voor het laatste onderdeel van dit besluit is, dat het economisch en maatschappelijk groeitempo van Aruba beperkt moet blijven tot een beheersbaar niveau, om de afgeleide ruimtelijke groei nog in goede banen te kunnen leiden. Daarmee wordt voorzetting van de trendbreuk voorgesteld met de ontwikkeling van de jaren negentig, die eindigden met een moratorium op de ongebreidelde groei van de toeristische capaciteit.

In de toelichting op het ROP zijn beschouwingen opgenomen over de trends, planninggrondslagen en stuwende krachten van de Arubaanse ontwikkeling. Deze bevestigen de noodzaak tot ombuiging van de (beleid)trends in de richting van beperking van bevolkingsgroei / immigratie. Tevens zijn in die beschouwingen de ingrediënten voor de hiervoor genoemde ontwikkelingskoers getoetst en nader gepreciseerd. De daaraan te ontleen aanvullende uitgangspunten voor het ROP zijn de volgende.

#### Toerisme

De gewenste temporisering van de groei is niet haalbaar, als de realisatie van de beschikbare capaciteit voortvarend wordt ingevuld. Het Ruimtelijk Ontwikkeling Plan is geen instrument om het tempo van ontwikkelingen te regelen. Daarvoor is afzonderlijke besluitvorming in de vorm van een beperkend en sturend moratorium nodig.

Met de geschetste initiatieven en perspectieven is er geen reden in dit ROP nadere reserveringen aan te geven voor de toeristische sector.

#### Bedrijvigheid

Gezien de omvang van de al ontworpen uitbreidingen van bedrijfsterreinen is er binnen de termijn van dit ROP tot 2015 geen behoefte aan aanvullende ruimte voor de ontwikkeling van bedrijfsfuncties in Aruba.

#### ROPH: knelpunten verkeer

“De groei van het personenautoverkeer gaat onverminderd door. Deze bedroeg de laatste 10 jaar gemiddeld bijna 4% per jaar. Meer dan de helft van de toename komt door groei van bevolking en bedrijvigheid. Daarnaast draagt meer autobezit per 100 inwoners (welvaartsgroei) voor ruim 40% bij aan het uitdijend autopark. De wegprofielen en verwerkingscapaciteiten van rotondes kunnen de groei in autoverkeer onvoldoende aan. Extra complicaties zijn de vele directe toegangen tot autowegen, de soms slechte kwaliteit van het wegdek met slibgevaarlijke zandafzettingen en de erosie van bermen. Door scheefheid in woon/werk en woon/school relaties ontstaan kriskras relaties, veel autobewegingen en grote piekbelastingen. Op diverse plaatsen dreigt het verkeer dan volledig vast te lopen.”

De huidige situatie van onderling zeer vermengde woon- en werkfuncties geldt als uitgangspunt, waarbij ‘verkeerd’ gesitueerde bedrijfsvestigingen worden gedoogd op basis van de huidige karakteristiek, capaciteit en bebouwingssituatie. Nieuwe aanvragen van bedrijfslocaties en aanvragen voor wijziging en/of uitbreiding van zittende bedrijfsvestigingen zullen volgens de 4 hoofdrichtlijnen van een uitgewerkt ruimtelijk toetsingskader worden behandeld.

#### Woningmarkt

In de uitgezette koers voor temporisering van de groei wordt een woningbehoefte berekend van 750 à 870 woningen per jaar, uitgaande van de bevolkingsgroei met ruim 16.000 inwoners in 10 jaar. Daarmee wordt de aannahme omtrent de benodigde bandbreedte uit het ROP min of meer bevestigd. Zo’n 21.000 mensen erbij in de komende 10 jaar [groeitempo 1,9%] brengt de behoefte aan woningen op ruim 1000 per jaar. Dat is de maximale capaciteit die in het ROP als ruimtelijke opgave wordt gezocht.

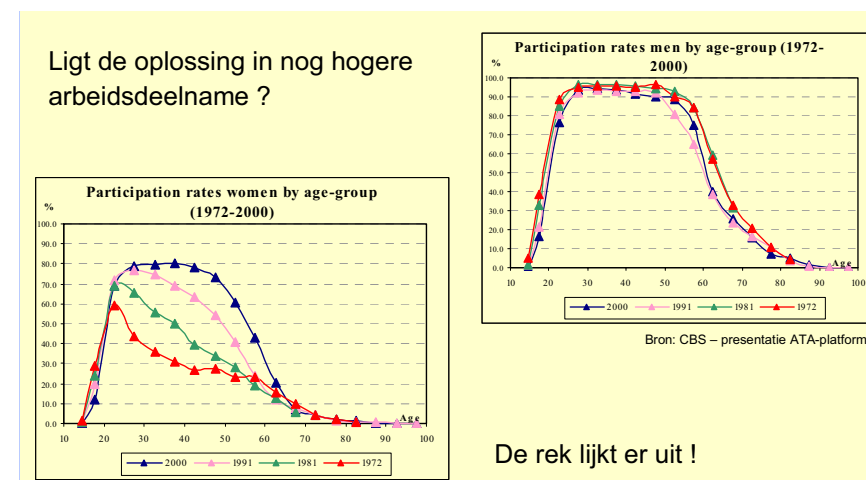
Nadere bestudering van de elementen uit de ROPH-koers bracht aan het licht, dat de groeiverwachtingen genuanceerd moeten worden op de volgende punten.

In 2004 bracht het CBS bevolkingsprojecties uit in drie scenario's, gebaseerd op respectievelijk 3, 4 en 5% procent nominale groei van het BNP. De middenvariant sloot aan bij de op dat moment bestaande economische groei.

|                                                          | VERLEDEN  |           |           |           | HEDEN       | TOEKOMST          |
|----------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|-------------------|
|                                                          | 1985-1989 | 1990-1994 | 1995-1999 | 2000-2004 | 2005-2007/8 | volgend decennium |
| <b>Een gematigde groei van het Reële BNP per jaar</b>    | 11.9%     | 6.7%      | 3.9%      | 1.9%      | 0.8%        | 1.0%              |
| <b>Afremming in het groeitempo van de bevolking</b>      |           |           |           |           | 104.500     | ± 17.000 erbij    |
|                                                          | -0.6%     | 4.1%      | 2.8%      | 1.9%      | 1.8%        | 1.5%              |
| <b>Verminderde groei van het autopark personenauto's</b> |           |           |           |           | 50.300      | ± 13.500 erbij    |
|                                                          |           | 3.8%      | 3.9%      | 2.3%      | 2.6%        |                   |
| <b>Aantal auto's per 1000 inwoners</b>                   |           | 417       | 457       | 488       | 536         |                   |

De ruim 4% nominale groei van het BNP vanaf 2000 komt reëel (gecorrigeerd voor inflatie) overeen met iets meer dan 1% groei. Het ligt voor de hand om een dergelijke reële groei van het BNP te nemen als streefniveau, omdat de inflatie daarin als onzekere factor geen rol speelt.

De werkelijke bevolkingsgroei pakt hoger uit dan op grond van de CBS-prognoses te verwachten was. De relatie tussen economische groei en bevolkingsgroei is veranderd, doordat uit de Arubaanse bevolking nauwelijks of geen hogere deelname aan arbeid te rekruteren is, vooral blijkend uit de arbeidsdeelname van vrouwen. Deze was in 2000 al gestegen tot dezelfde curve als die van de mannen. Het aandeel vrouwen in de werkende beroepsbevolking bedraagt inmiddels ongeveer 47%. Grote economische groei is dan alleen te realiseren door sterke verhoging van de arbeidsproductiviteit en/of zal gedragen moeten worden door hoge immigratiecijfers.



De hoge arbeidsdeelname staat ook aan de wieg van de enorme toename van het autopark in Aruba. Het aantal auto's per 100 inwoners zal wellicht niet meer zo sterk groeien als in de afgelopen 10 jaar. Toch komt de groei dan nog uit op 13.500 auto's erbij, uitgaande van de 'slechts' 1½ % bevolkingsgroei.

Zo blijken de koersveronderstellingen van het ROPH aan de optimistische kant te zitten. De noodzaak van beheerste groei wordt er niet minder om.