

# Buurtprofiel *Schottegat*

Een beeld van de zone Schottegat te Curaçao



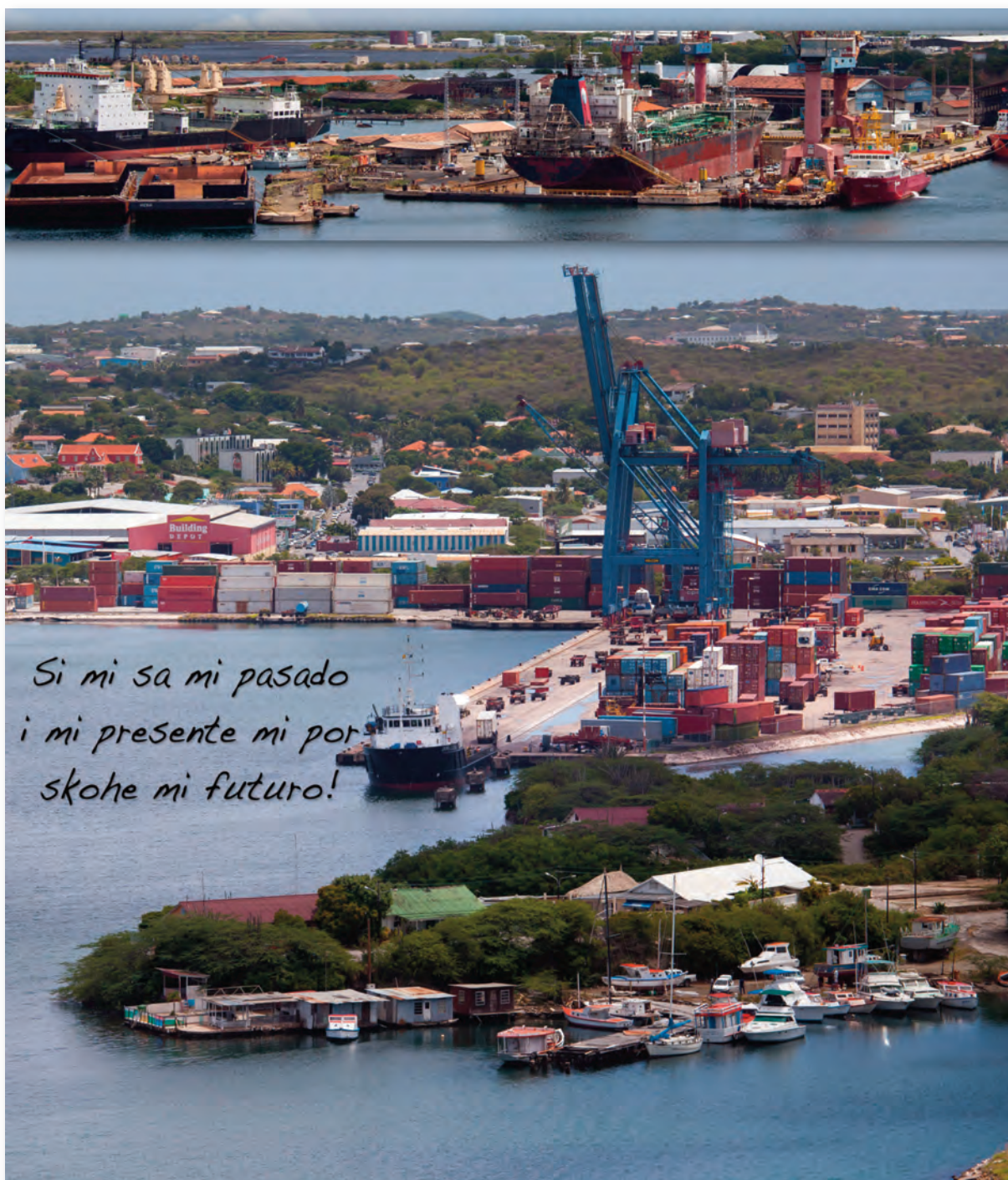


## Buurtprofiel Schottegat

Zone 46

Anno 2012

Beeld van de zone Schottegat te Curaçao



MINISTERIE VAN  
**SOCIALE ONTWIKKELING, ARBEID  
EN WELZIJN**



*Dit project is gefinancierd middels Nederlandse Ontwikkelingsgelden  
beheerd door USONA.*

---

## Voorwoord:

Het buurtprofiel Schottegat heeft als doel inzicht te bieden in het ontstaan van de wijken binnen deze zone, de huidige situatie en de ontwikkelingen in de zone. Met de realisatie van dit buurtprofiel wil het Ministerie van Sociale Ontwikkeling, Arbeid en Welzijn zijn bijdrage leveren aan een geïntegreerde wijkaanpak voor Curaçao. Dit door kennis over de wijken te genereren en te ontsluiten en deze op een zodanige manier te presenteren zodat betrokkenen in de wijk de daadwerkelijke behoefte van de wijk kennen en op basis hiervan gerichte acties kunnen ondernemen met betrekking tot wijkverbetering, wijkontwikkeling en wijkbehoud.

De buurtprofielen hebben als ondertitel meegekregen:

*Si mi sa mi pasado i mi presente mi por skohe mi futuro!*

**Door het verleden te kennen en het heden in kaart te brengen kunnen we onze toekomst gericht bepalen.**

Wij hopen dat een ieder die geïnteresseerd is in deze wijk baat zal hebben bij dit buurtprofiel.





---

## **Inhoudsopgave:**

- 1. INLEIDING**
- 2. GEOGRAFISCHE POSITIONERING VAN DE ZONE SCHOTTEGAT**
- 3. HISTORIE EN CULTUUR BINNEN DE ZONE SCHOTTEGAT**
  - HET ONTSTAAN VAN DE SCHOTTEGAT
  - TIJDSLIJN VAN ONTWIKKELINGEN
  - Thuishaven voor kapers
  - Slavenhandel
  - Smokkelhandel
  - Internationale haven
  - Pakketdiensten en verbindingslijnen
  - Cruise toerisme
  - Olie raffinaderij
  - Scheepsreparatie
  - HAVENSTAKING IN 1922
  - NEVENEFFECTEN VAN BLOEI IN DE SCHOTTEGAT
- 4. SOCIAAL- ECONOMISCHE EN DEMOGRAFISCHE KENMERKEN VAN SCHOTTEGAT**
  - DEMOGRAFISCH IMPACT IN HISTORISCH PERSPECTIEF
- 5. VOORZIENINGEN IN SCHOTTEGAT**
  - CURACAO PORTS AUTHORITY
  - CAPACITEIT
  - DE CURACAO PORT SERVICES
  - VERBINDINGEN EN SCHEEPVAARTLIJNEN
  - ISO CERTIFICERING
- 6. LEEFBAARHEID**
  - HET ASFALTMEER
  - VERVUILING DOOR DE RAFFINADERIJ
  - TNO-ADVIES VOOR AANPAK VERVUILING
  - DE IMPACT VAN VERVUILING VAN DE SCHOTTEGAT VOOR DE HAVENWERKZAAMHEDEN
- 7. VEILIGHEID IN SCHOTTEGAT**
  - RAMP JULIANABRUG
  - RAMP OP TANKER CHEPITA
  - WEGENS DE NORM
- 8. ONTWIKKELINGEN**
  - MOU TUSSEN CURAÇAO PORTS AUTHORITY EN PANAMA CANAL AUTHORITY
  - SCHEPEN WORDEN GROTER
- 9. DANKWOORD**
- 10. LITERATUUR**
- 11. BRONNEN**

---

## Inleiding:

Het ontwikkelen van buurtprofielen is een initiatief van de voormalig overheidsdienst Sociaal Kennis Centrum (SKC). Met staatkundige herstructurering is het traject ter ontwikkeling van buurtprofielen overgenomen door het ministerie van Sociale Ontwikkeling, Arbeid en Welzijn (SOAW). Het project is gestart als kwalitatief deelonderzoek naar aanleiding van het traject ter ontwikkeling van buurtmonitoren. De buurtmonitor is een geheel van kwantitatieve indicatoren aan de hand waarvan het woon- en leefklimaat in woongebieden (wijken) in kaart wordt gebracht. De buurtmonitor heeft als beperking dat het gebaseerd is op vooral statistische indicatoren; de beleving van de leefbaarheid door de buurtbewoners komt daarin niet tot uiting. Daarom is ervoor gekozen om naast de buurtmonitoren ook buurtprofielen te ontwikkelen.

In het buurtprofiel worden zowel objectieve en subjectieve data naast elkaar gezet en met elkaar in verband gebracht, daarbij vooral inspeland op bijzondere ontwikkelingen in de betreffende woongebieden en het verhaal dat erachter steekt. Het doel dat met dit buurtprofiel wordt nagestreefd is om aanvullend op de buurtmonitor, eenvoudig inzicht bieden in het verleden, de huidige situatie en (toekomstige) ontwikkelingen binnen de buurt. Daarnaast wordt hiermee, om beleidsdoeleinden, een betere onderlinge vergelijking van buurten mogelijk gemaakt.

Om aan die doelstellingen te kunnen voldoen, is informatie nodig over de buurten. Deze informatie is op twee manieren beschikbaar gekomen. In de eerste plaats is gebruik gemaakt van bestaande registraties en verrichte onderzoeken. Deze registraties bieden al veel informatie over de situatie in buurten, maar bieden geen inzicht in de beleving door de bevolking. Daarom bevat de buurtmonitor ook informatie over de beleving door bewoners. Dit gedeelte van de informatie is verzameld door middel van vraaggesprekken met sleutelfiguren uit de betreffende buurt en die daardoor namens de overige buurtbewoners (kunnen) spreken.

Dit is het buurtprofiel van de geografische zone aangeduid als 'Schottegat'. Het betreft hier geen begripsverwarring. Het betreft een bewuste keuze<sup>1</sup>. In het project ter ontwikkeling van buurtprofielen heeft SOAW om pragmatische redenen keuze gemaakt om de profielen te koppelen niet aan buurten, maar aan zones<sup>2</sup>.

Een andere belangrijke verheldering betreft de keuze om een buurtprofiel op te stellen voor de zone Schottegat, terwijl deze haast onbewoond is. Ook dit is een bewuste keuze van de SOAW.

---

<sup>1</sup>Met de term buurt wordt doorgaans geduid op een gebied dat door bewoners als een bij elkaar horend geheel wordt ervaren. Een buurt heeft meestal geen officiële status maar bestaat meestal alleen omdat een bepaald gebied in de volksmond zo genoemd wordt. Een buurt maakt deel uit van een wijk. Een wijk kan meerdere buurten bevatten. Een wijk is een min of meer duidelijk begrensd onderdeel van burgerlijke of kerkelijke gemeente. Meerdere wijken vormen een zone. Onder een zone dient te worden verstaan een relatief groot woongebied dat in geografisch of historisch perspectief als een eenheid kan worden beschouwd. Een buurtprofiel heeft doorgaans betrekking op een buurt zoals hierboven omschreven.

<sup>2</sup>De verdeling van Curaçao die voor dit profiel is gehanteerd, is de geocode-indeling van DROV. In deze indeling is Curaçao verdeeld in 65 zones, die weer onderverdeeld zijn in ongeveer 280 buurten.

---

Omdat het voor het eerst is dat buurtprofielen worden opgesteld, is ervoor gekozen om ook voor de onbewoonde gebieden een profiel op te stellen, zodat er bij wijze van een 'nul-meting' - eveneens voor beleidsdoeleinden - ook voor de zone Schottegat een inzichtelijk beeld wordt geschapen. Uiteraard betekent dit dat voor verschillende elementen die door-gaans in een buurtprofiel belicht worden en in de buurtmonitoren belicht zijn, in dit profiel een iets andere invulling hebben gekregen of geheel niet belicht zijn.

In dit buurtprofiel van Schottegat wordt in de volgende hoofdstukken in gegaan op de:

- geografische positionering
- historie
- sociaal- economische kenmerken
- veiligheid
- toekomstige ontwikkelingen

Op verschillende van deze dimensies van het buurtprofiel wordt, omdat het een haast on-bewoonde zone betreft, ingegaan vanuit de invalshoek van eventuele toekomstige bewo-ning.

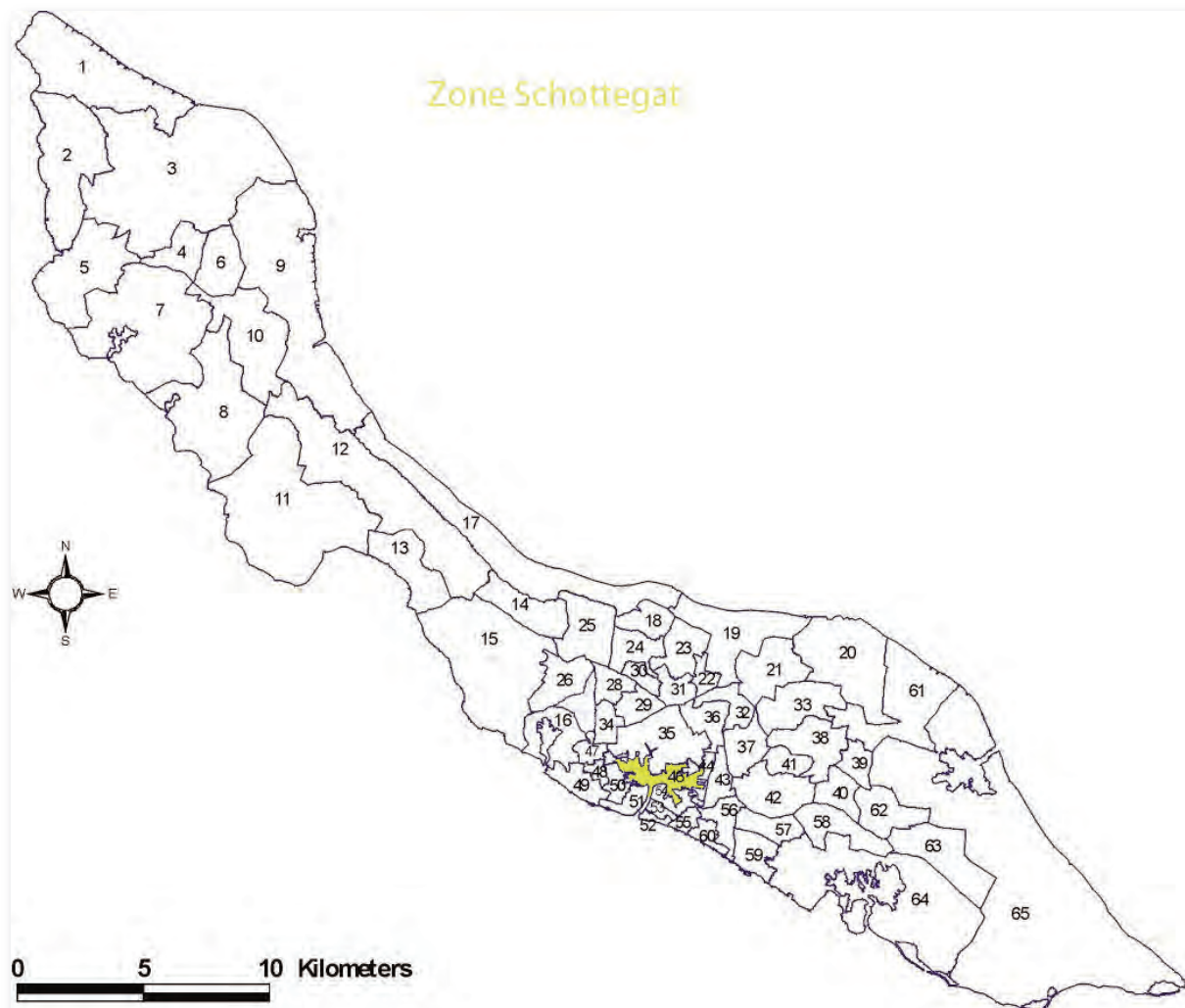


## 2. Geografische positionering van de zone Schottegat

**Buurt:** Schottegat

**Zonegebied:** 46

**Code:** 80



Schottegat is het water, begrensd in het noorden door het terrein van de raffinaderij (tevens zone Asiento nr. 35) en Buskabaai; in het oosten door de dokmaatschappij en CPS; in het zuiden door de Baai van Macola, Baai van Versali en Fort Nassau, de St. Annabaai, Motet, en de Mansaliñabaai; in het westen door Marchena, Habaai, Seru Domi en Gasparitu.



---

### 3. Historie en cultuur binnen de zone Schottegat

Het Schottegat is al eeuwen bekend vanwege haar havenfunctie maar dit gebied werd ook gebruikt voor visserij. Dominee Bosch omschreef de Schottegat in 1829 als volgt:

*“Verschillende zeebomen, koralen en planten van onderscheidende gedaanten en kleuren versieren den grond daartusschen spelen veelkleurige vischjes voor welke de schoonste van Europa verre moeten onderdoen.”*

Schottegat heeft haar naam te danken aan haar ligging. Het ligt goed beschut. Dat hield in dat de Schottegat niet zomaar binnengevaren kon worden. Het is een ‘beschutte gat’ en zo werd het ‘Schottegat’. Het binnenzeilen van de Schottegat was in het verleden (en nu nog) een hele uitdaging vooral omdat veel wind en stroom is in de haven. Als men in de zeventiende eeuw de havenmonding miste kon men met de schepen van toen niet zomaar omdraaien. De schepen moesten zeven dagen om het eiland varen om dan opnieuw te proberen de haven binnen te komen.

Het Schottegat wordt in de literatuur geregeld ook aangeduid als de Haven van Willemstad.

#### Het ontstaan van de Schottegat

De Schottegat is een natuurlijke haven. Daarom wordt de onderstaande verklaring over het ontstaan ervan die gestoeld is op de ontwikkelingen van de aarde zelf. Gesteld wordt dat Curaçao ongeveer 100 miljoen jaar geleden onder de zee is ontstaan. De oudste rotsformaties bestaan voor het grootste deel uit vulkanische gesteenten. Deze oude gesteenten werden 60 miljoen jaar geleden boven zeeniveau getild en daarna omgeven door koraalkalksteen. Het Schottegat en alle de andere natuurlijke havens van Curaçao zouden aan het eind van de ijstijd - meer dan 10.000 jaar geleden – zijn gevormd. Toen het ijs smolt werden de uitgeholde bekkens gevuld met zeewater.

#### Tijdslijn van ontwikkelingen

De haven was door de ligging van Curaçao en de natuurlijke eigenschappen van de Schottegat, van oudsher een belangrijke spil in de economie van het land. De opeenvolgende aanleidingen voor de economische bloei voor Curaçao als gevolg van de Schottegat zijn hieronder in min of meer chronologische volgorde opgesomd.

#### Thuishaven voor kapers

Rond 1640 werd de Sint Annabaai de locatie voor de havenstad: Willemstad. De haven van Willemstad vormde de belangrijkste basis voor Nederlandse kapers. De welvaart op het eiland was veel te danken aan deze kapers. Bovendien voorzagen ze in de noodzakelijke bescherming tegen aanvallen van vijandige kapers.

---

## **Slavenhandel**

Tussen 1670 en 1815 was Curaçao het centrum van de Nederlandse slavenhandel. Duizenden Afrikanen werden door de West Indische Compagnie naar hier getransporteerd om te werken op de plantages van Zuid Amerika en de Caribische eilanden. Hier heeft Curaçao in de Schottegat het slavendepot, Asiento van geërfd. Na 1730 liet de WIC de slavenhandel in toenemende mate over aan particuliere slavenhandelaren.

## **Smokkelhandel**

Op Curaçao ontstond een levendige zwarte handel met de Spaanse koloniale op het vaste land. Spaanse koloniën werden geïsoleerd. Officieel werd ze alleen toegestaan om te handelen met Spanjaarden, maar de contacten met de Spaanse vloot stelden niets voor. Derhalve was er een continue tekort aan slaven, Europese goederen en klanten voor de producten. De illegale handel met de Hollandse Republiek via Curaçao was meer dan welkom. In de achttiende eeuw groeide de handel zodanig dat Venezuela economisch afhankelijk werd van Curaçao. Deze situatie duurde tot in de negentiende eeuw.

## **Internationale haven**

In de jaren 1800-1840 stagneerde de handel wereldwijd. Zuid Amerika, waar de meeste goederen uit Curaçao werden verkocht, was in de greep van onafhankelijkheidsoorlogen. In een poging om de handel aan te trekken, werd Willemstad tot vrijhaven verklaard zonder belastingen en accijnzen. De haveninkomsten liepen weer op rond 1840. Rond 1860 keerde het tij. Handel en scheepvaart namen belangrijk toe. Rond 1900 was Willemstad een levendig handelscentrum met voornamelijk moderne faciliteiten. De scheepsbouw floreerde. Curaçaose scheepsbouwers waren vooral bekend om hun schoeners. De belangrijkste scheepsbouwers op Curaçao waren J.A. Jessurun en S.E.L. Maduro.

## **Pakketdiensten en verbindinglijnen**

In de negentiende eeuw kwam een geregelde pakketdienst tussen Europa en Curaçao op gang. In 1827-1829 werd de rader stoomboot Curaçao geïntroduceerd. In 1882 werd een lijn Amsterdam –New York–Curaçao tot stand gebracht. Verbindingen met Curaçao werden ingrijpend verbeterd en Curaçao werd een belangrijk centrum, vooral ook omdat Curaçao de eerste haven was voor veel Europese schepen die de Atlantische Oceaan overstaken. Rond 1910 bezochten per maand ongeveer 25 schepen van reguliere lijnen uit zeven verschillende landen de haven. In 1939 was Curaçao de zevende drukste haven ter wereld. De piek kwam in 1952. In de jaren daarna nam de functie van doorvoerhaven geleidelijk af.

Vanaf 1910 voeren schepen steeds meer op olie dan op kolen. Curaçao speelde daar snel op in. Nergens in het Caribisch gebied was er te concurreren met de snelheid en prijs op Curaçao.

Tussen 1914 en 1930 werd Willemstad een belangrijk olielaad station. S.E.L. Maduro &

---

Sons was veruit de grootste bevoorraders van kolen. Met zijn eigen watervoorziening en ijsfabriek was de scheepswerf van S.E.L. M de meest aantrekkelijke plaats voor kolen.

### **Cruise toerisme**

In 1901 arriveerde het eerste passagiersschip uit New York. Met de aantrekkelijke prijzen en producten in de winkels, ontwikkelde Willemstad zich tot een populaire bestemming voor passagiersschepen. Na 1976 werd het toerisme naar Curaçao steeds meer afhankelijk van het luchtverkeer.

### **Olie raffinaderij**

In 1914 werd olie ontdekt in het meer van Maracaibo in Venezuela. De Koninklijke Shell olie Maatschappij koos Curaçao als basis. De belangrijkste reden hiervoor was de brede en diepe haven. Tussen 1918 en 1924 werd een raffinaderij met eigen aanlegplaatsen gebouwd in het Schottegat en is olie de drijfveer van de economie geworden.

In de beginjaren '80 was er een terugval naar de vraag naar olie. Shell ging drastisch bezuinigen. Uiteindelijk verkocht de maatschappij de raffinaderij voor een symbolische gulden aan Curaçao. De gestage neergang van de olie industrie was een zware klap voor de economie van het eiland. Nu wordt de raffinaderij gehuurd door Petroleos de Venezuela S.A. (PDVSA).

### **Scheepsreparatie**

In 1926 werd het eerste dok in Willemstad gebouwd: het drijvende dok Koningin Wilhelmina. Het werd snel duidelijk dat het te klein was. In 1929 werd de capaciteit verdubbeld met de komst van het drijvende dok Juliana. In 1941 werd het Beatrix droge dok uitgegraven. Het was nodig om het hoofd te kunnen bieden aan de vraag om dokfaciliteiten gedurende oorlogstijd. Gedurende de jaren 1970 breidde de Curaçaose Dok Maatschappij (CDM) de capaciteit enorm uit met de bouw van het Antillia dok, waarin schepen tot 130.000 ton kunnen worden afgehandeld.

### **Havenstaking in 1922**

Het is niet altijd koek en ei geweest tussen de ondernemers die de natuurlijke eigenschappen van de Schottegat exploiteerden en de werklui.

Begin 1922 besloten de agentschappen van scheepvaartlijnen naar aanleiding van de intredende recessie de lonen voor laden en lossen in de haven van 50 naar 40 cent per uur te brengen. Zonder voorafgaande waarschuwing brak daarop een staking uit onder de havenarbeiders. De staking es begonnen de werf van de in 1882 opgerichte Koninklijke West-Indische Maildienst (K.W.I.M.).

Op 1 juli 1922 werd naar aanleiding van de staking de voorlopige Bond van Bootwerkers opgericht en zijn partijen daarna tot een schikking gekomen. Maar op 14 juli is weer een opruiend pamflet verspreid onder de havenarbeiders. Stakers verzamelden zich bij het



---

raadhuis en trokken daarna naar de scheepskantoren aan het De Ruyterplein, tegenwoordig de Plaza Jojo Correa. Ze zijn het gebouw binnengedrongen, hebben vernielingen aangebracht, hebben de directeur van K.W.I.M., de commissaris van politie en een brigadier verwond.

Toen zijn de beschikbare manschappen gemobiliseerd om met harde hand op te treden. In totaal vielen er bij deze staking 4 doden onder wie een vrouw die in haar huis eten stond op te scheppen en een man, die door een kogel in de buikstreek werd geraakt. Daarnaast waren er 19 zwaargewonden. De volgende dag zijn besprekingen gevoerd, die geleid hebben tot hervatting van het werk tegen een vergoeding van 40 cent per uur, met daarbij de toezegging dat er per 1 augustus het uurloon 45 cent zou bedragen voor werkdagen van 7 tot 12 en van 13 tot 18 uur en 80 cent per uur overwerk, zoals door de bootwerkers dat hebben bedongen.

Uit de voorlopige Bond van Bootwerkers vloeide op 9 oktober 1922 de “Liga San Telmo” voort, de oudste vakbond van Curaçao.

Het kantongerecht deed in november nog uitspraak met straffen van 3,5 tot 9 jaar gevangenis tegen de hoofdschuldigen. Het zwaarst werd Felix Chacuto gestraft, die als leider en aanstichter van de ongeregelde heden werd beschouwd. In januari 1923 werden de opgelegde straffen door het Hof van Justitie enigszins verlaagd; dit werd later bevestigd door de Hoge Raad. Ter gelegenheid van de verjaardag van de Koningin, kregen enkele veroordeelden in 1925 een half jaar gratie.

De havenstaking van 1922 vormt voor de huidige vakbonden een belangrijk stuk "vakbondsgeschiedenis", waar met regelmaat aan wordt gerefereerd. Zo wordt jaarlijks op 1 mei een krans gelegd bij het standbeeld van Felix Chacuto in Otrobanda.

### **Neveneffecten van bloei in de Schottegat**

Voor de olieraffinage had de Shell zoetwater nodig. Om daar aan te komen heeft het bedrijf veel gronden rondom de Schottegat, maar ook elders op het eiland verworven om er putten te slaan. De Schottegat langzaam ‘veroverd’, zoals blijkt dat uit de volgende uitgebreide beschrijving:

*“Eind 1922 had de Curaçaosche Petroleum Maatschappij (CPM) ruim 421 are van de Schottegat in erfpacht. Deze percelen had de CPM heel geleidelijk, stukje voor stukje verworven. Steeds aangevraagd voor heel specifieke doeleinden (veelal de aanleg van steigers). Verschillende directeuren van de Dienst Openbare Werken (DOW) maakten tegenover de gouverneurs vaker bezwaren tegen de expansie van de CPM in de Schottegat. Maar met name met de komst van gouverneur Brantjes (gouverneur tussen 1921-1928) was hier nog maar weinig oog voor. Hij was de CPM, onder druk van Koloniën, liever goedgezind. Bezwaren van de DOW waren dat de waterpercelen een veel grotere waarde hadden dan door de olie werd betaald en bovendien de belangen van de rest van het havenverkeer langzamerhand belemmerd werden. Zo dreigde er een tekort te ontstaan aan goede anker/ligplaatsen.”*

---

sen voor schepen in de Schottegat. Doordat de gouverneur(s) herhaaldelijk adviezen van hun ambtenaren negeerden kon de CPIM (Curaçaosche Petroleum Industrie Maatschappij; CPM werd vanaf 5 maart 1925 hernoemd ten gunste van sterk gestegen winsten), zich ook in de jaren '22 tot en met '30 verder inkapselen in de Schottegat. Hetzelfde gold voor de terreinen grenzend aan de Schottegat. De CPIM betaalde redelijk hoge bedragen en verwierf zo strategisch zeer belangrijke stukken grond.

Vanaf 1933 was er weer sprake van een toename in de verwerking van ruwe olie in de bestaande installaties. Daarnaast veranderde bovendien de vraag naar olieproducten. De bestaande installaties hadden niet voldoende capaciteit en waren verouderd. De oude installaties op Asiento werden afgebroken. Deze terreinen vlakbij de steigers werden nu gebruikt voor de bouw van opslagtanks.

De uitbreidingen en bouwactiviteiten van de CPIM verliepen tijdens de oorlogsjaren niet volgens een zeer strikt programma vanwege de onregelmatigheid in de materiaalvoorziening en doordat men moest inspelen op wijzigingen in de vraag naar bepaalde olieproducten. De bij het gouvernement ingediende erfpachtsaanvragen voor grond of water of verzoeken delen van het binnenwater te mogen dempen, bleven dan ook steeds heel fragmentarisch beargumenteerd. Het was voor het gouvernement vrijwel onmogelijk een overzicht te krijgen over de totale bedrijfsomvang in de toekomst.

De oliemaatschappij kreeg tijdens de oorlogsjaren nieuwe rechten op ongeveer 57 ha water. Veel hiervan was bestemd voor de aanleg van een nieuw droogdok (23ha) en voor asfaltdump (11ha).

In de Schottegat werden weer enkele tientallen are water erfpacht verkregen ten behoeve van steigerbouw. Inmiddels waren al een flink aantal stukken Schottegatwater gedempt. Deze voormalige stukken erfpachtswater, die vaak te midden van de raffinaderijterreinen lagen, waren en bleven eigendom van het gouvernement. Dit tot ongenoegen van de CPIM. Graag wilde zij deze grond ruilen tegen andere eigendomsgronden. In 1953 bezat de CPIM op Curaçao ongeveer 4350 ha grond in eigendom en 688 ha in langdurige erfpacht. Het volgroeide oliecomplex kreeg op 21 april 1959 ook de naam die de lading werkelijk dekte: Shell Curaçao NV (SCNV).

Om haar positie van de jaren '50 op de wereldmarkt te kunnen handhaven, bleven specialisatie en efficiency het streven van de SCNV. Het bedrijf breidde zich nu niet verder meer uit, maar bleef steeds op de bestaande fabrieksterreinen de vereiste moderniseringën uitoefenen.

Het feit dat veel grond rondom de Schottegat en vele waterpercelen binnen de Schottegat inmiddels in handen van de Shell waren, betekende een constante belemmering voor overheidsingrepen ten behoeve van een gestructureerde stadsuitbreiding. De overheid beschikte zelf nog amper over geschikte domeingrond voor infrastructurele werken en (volks) woningbouw. "

#### 4. Sociaal- economische en demografische kenmerken van Schottegat

De volkstellingen (Censo) van 2001 en 2011 gedaan door het Centraal Bureau voor Statistiek, geven beide aan dat de zone onbewoond is. Dit klopt ook omdat de zone in zijn geheel bestaat uit zee. Aan de Schottegat zijn verschillende bedrijven gevestigd zoals de droogdok, de olieraffinaderij, de Free Zone, Curacao Port Services. Hierdoor is de zone ook onbewoonbaar.

De enige demografie die Schottegat kent, is van de mannen en vrouwen die werkzaam is in de haven en op de kades en aan de oevers ervan.

##### Demografisch impact in historisch perspectief

In het verleden heeft de bedrijvigheid in de Schottegat geleid tot meer indringende neven-effecten op de demografie van Curaçao.

Met de komst van de Shell nam de bedrijvigheid en de werkgelegenheid in de haven explosief toe. Een gevolg daarvan was dat de raffinaderij en andere bedrijven die zich gingen vestigen op Curaçao duizenden buitenlandse werknemers aantrokken. Veel van deze werknemers kwamen uit andere Caribische eilanden. Koninklijke Olie/Shell werd de grootste werkgever van het eiland. De afhankelijkheid van de raffinaderij hield ook een groot risico in. In 1929 bijvoorbeeld liep de aanvoer en de olieprijs sterk terug met als gevolg dat van de 11.000 mensen die in de olie industrie werkten er maar 3400 overbleven. Veel van de buitenlandse gingen terug naar hun land van herkomst en anderen gingen elders (Canada en Verenigde Staten) hun geluk zoeken.

año 1887	Kandidat di trabadò di shell di islanan ingles	año	Kandidat di trabadò di shell di islanan ingles
1947	1775	1955	1719
1948	2006	1956	1604
1949	2089	1957	1533
1950	2033	1958	1477
1951	2062	1959	1340
1952	2033	1960	873
1953	2012	1961	589
1954	1887	1962	-



Kantidat di migrantenan di islanan ingles kompará ku otro migrante	
❖ Sürnam	3.900
❖ <b>Islanan ingles</b>	<b>5.400</b>
❖ Benesolano i Kolombiano	2.300
❖ Portugues	3.800
❖ Otro nashonalidat	1.000
❖ Total	25.000
❖ Total kantidat di hende na Kòrsou	31.450

De automatisering heeft sinds het eind van de jaren vijftig een toenemende werkloosheid tot gevolg gehad en daarmee samenhangend sociale en politieke onrust. In 1985 werd de verlieslijdende Shell raffinaderij bij Willemstad overgenomen door de Nederlandse Antillen die de exploitatie in handen legden van de Venezolaanse staatsaard-oliemaatschappij PdVSA, dat staat voor Petroleos de Venezuela S.A. De olie raffinaderij ISLA is een deel van de PdVSA. Hiermee is een huurcontract afgesloten tot 2019.<sup>v</sup>



---

## 5. Voorzieningen in Schottegat

Rondom de Schottegat liggen het grootste droogdok en de grootste olieraffinaderij in de regio, een containerterminal, werven voor goederen en aanlegplaatsen voor toeristenschepen. Het Schottegat wordt bereikt via de Sint Annabaai.

### Curacao Ports Authority

In 1960 werden de werkzaamheden in de haven gereorganiseerd. Er werd een nieuw bedrijf opgezet, met als doel alle kades en faciliteiten te pachten. Derhalve exploiteerde de organisatie meer dan 85 procent van de niet-olie havens in Willemstad. Druk van de regering leidde in 1982 uiteindelijk tot een fusie waaruit de Curaçao Port Authority (CPA) is ontstaan. De belangrijkste reden was dat de regering van Curaçao een betrouwbaar en efficiënt bestuur van de havens van Curaçao wilde bereiken, vooral voor de nieuwe containerhaven welke in 1984 werd geopend. Als beheerder van de haven van het eiland, nam CPA de belangrijkste taken voor het afhandelen van vracht en het onderhoud van de installaties ter hand.

CPA is eigenaar van de meeste werven en het gebied grenzend aan de haven. CPA is verantwoordelijk voor de commerciële ontwikkeling van de haven en is tevens de hoogste havenautoriteit.

### Dimitri Cloose, marketing manager van CPA:

*“De overheid heeft ons een mandaat gegeven om de haven te beheren. We moeten de haven beheren, zodat met name de operations goed verlopen. We hebben een smalle havenengte waar de schepen binnen komen. Die moeten geloodst worden.”*

*“Curaçao Ports Authorities is in 1984 opgericht omdat destijds heel veel activiteiten in handen van particulieren waren. Veel van de gebieden en activiteiten zijn opgekocht. We hadden destijds nog een Dienst en Loodswezen. Die is uiteindelijk opgegaan in CPA. CPA is een echte overheids-NV, waarbij er ook nog winst gemaakt moet worden. De afhandeling van de vrachten is destijds bij CPA neergelegd, dat is een groep van particulieren en bedrijven die destijds veel in handen hadden. Die zijn toen bij elkaar gezet. Dat heeft jarenlang geduurd. Voordat wij onze concessie kregen, heeft het ook nog even geduurd. Dit is belangrijk, want voordat iemand daar over klaagt, moet die ook onze voorgeschiedenis kennen.”*

*“De haven en luchthaven zijn de enige twee poorten waarbij je binnen komt op een eiland. Die moeten, volgens mij, ook beheerd worden, of er moet een supervisie zijn, van de overheid. Want het is als economische ader heel voor belangrijk voor het eiland.”*

CPA staat voor het ontwikkelen van de haven. In de breedste zin van het woord. Dat betekent dat er ook gebieden zijn uitgegeven, sommige als eigendom, sommige in erfpacht. Dat gebeurt voor de havenontwikkeling. En van daar uit heeft de haven een visie nodig. Wat wil het? Waar kan het naar toe? Hoe kan het meer scheepvaart binnen halen? Binnen het geheel moeten we de visie implementeren en proberen te ontwikkelen. CPA levert

---

geen product, CPA levert alleen voorzieningen. De schepen die binnen komen, komen voor de bedrijvigheid in één van de vijf havens. De Schepen varen onder meer naar de Dok, of naar Isla, naar Bullenbaai, naar CPS of Curoil voor bunkering. Dat gebeurt onder supervisie en coördinatie van CPA. Ook de operatie wordt door de CPA gedaan. Daarvoor worden de dochterbedrijven, zoals CPO, Curaçao Pilots Organization ingezet. Daar zijn de loodsen in vertegenwoordigd, zonder loodsen is het niet mogelijk bij de havens binnen te komen. Dat is vastgesteld in de wet via het havenreglement. In alle havens, bij afmeren en dergelijke zorgt de loods voor de veiligheid binnen de haven. Onder de CPO valt ook de havenveiligheids inspectie, die zich vooral met oilspill bezighoudt, maar ook het opstellen van processenverbaal, en de registratie van de mc-nummers valt daar onder. Het nautische gedeelte van CPA speelt zich daarin af.

Bij de CPA zelf, het hoofdkantoor gebeurt voornamelijk de financiële administratie en de marketing. De marketing formuleert en voert het beleid uit op gebied van onder meer cruisetourisme. Voor buitenstaanders is het toerisme maar voor de CPA is het niets meer en niets minder dan scheepvaart. Pas als het schip aan wal is, komen de toeristen aan de kade. Dan is het toerisme.

En dan is er nog KTK. Dat is de sleepbotenmaatschappij, die via het oude CWM bij de CPA is ondergebracht nadat Shell was opgeheven. Het sleepbootwezen heeft officieel niets te maken met de haven, want het is niet verplicht dat elk schip wordt binnen gesleept. Het hangt van het schip af. Cruiseschepen kunnen veel groter zijn en niet binnen gesleept worden. Omdat ze ook zijmotoren hebben, die kunnen zelf inparkeren. Kleinere schepen worden soms wel binnen gesleept uit veiligheidsoverwegingen. Dat zijn meestal tankers (grote schepen die veel petroleum vervoeren). Die worden voorgestuwd door sleepboten”, aldus marketing manager Dimitri Cloose.

## **Capaciteit**

Tot nu toe kunnen alle soorten schepen van ieder formaat kunnen of bij Schottegat afmeren. De enige belemmering kan de Julianabrug zijn als een schip net zo hoog of hoger is dan 55 meter. Deze schepen worden afgemeerd aan de Megapier, slechts 300 meter ten westen van de ingang van de haven. Sinds de bouw van de Megapier in 1999 is in principe geen schip te groot om de haven van Curacao aan te kunnen doen. Er zijn 16 aanlegplaatsen. Zes daarvan zijn voor toeristenschepen.

Containerschepen, vrachtschepen, (olie)tankers en schepen die voor reparatie en onderhoud komen meren in de Schottegat aan waar speciale faciliteiten beschikbaar zijn. Ook Nederlandse marineschepen hebben hun aanlegplaats in de Schottegat.

Toeristenschepen meren aan bij de Megapier aan de ingang van de Annabaai en aan de werven aan beide zijden van de Annabaai. De Megapier is t-vormig en steekt 100 meter de zee in. De kade van 9000 vierkante meter heeft een groot overdekt gedeelte met standaard faciliteiten voor toeristen. Er zijn wandelpaden naar het centrum, bus- en taxistandplaatsen.



---

## **De Curacao Port Services**

De Curacao Port Services (CPS) bestuurt de containerhaven en andere vrachtfaciliteiten in de haven. De containerterminal is 120.000 m<sup>2</sup> (12 ha). De CPS zorgt 24 uur per dag voor de afhandeling van containers en andere vracht, met name voor activiteiten als het laden en lossen, de overslag, opslag en koeling van goederen en de bewaking van de kades en bijbehorende warenhuizen, kantoren en het koelstation.

In 1998 heeft de CPS, als eerste Caribische stuwadoor, het ISO certificaat behaald voor al haar administratieve en operationele activiteiten. De CPS is onlangs NEN-ISO 9001-2000 gecertificeerd.

Onder de vele faciliteiten voor de afhandeling van vracht horen een container kade van 500 meter, een multi-functionele kade van 900 meter met een totaaloppervlak van 30.000 vierkante meter, een mobiele en twee vaste containerkranen (elke kraan met een capaciteit van 40 ton), faciliteiten voor het opstapelen van containers, een weegbrug, koelfaciliteiten en forklift trucks met een capaciteit van 2.5 tot 25 ton.

## **Verbindingen en Scheepvaartlijnen**

De Curaçaose haven heeft momenteel 224 directe en indirecte verbindingen met havens over de hele wereld, van het Caribisch gebied tot het Verre Oosten. De meest frequent binnenlopende (vracht) scheepvaartlijnen zijn: Maersk/Sealand, P&ONedlloyd, King Ocean Lines, Hamburg Süd Lines, Hapag Lloyd Lines, CMA-CGM, Crowley, Seaboard Marine, Seafreight Lines, Europe West-Indies Lines (EWL), CSAV, Evergreen Lines.

## **ISO certificering**

Alle diensten ten behoeve van schepen en goederen, vanaf het moment dat ze de haven invaren tot het moment van vertrek, worden verleend door ISO-gewaarmerkte maatschappijen. Van de havenautoriteit tot het sleepboot bedrijf, van de stuwadoor tot de agent, al deze dienstverleners hebben een officiële ISO-certificaat.

Bovendien is de haven van Curaçao door de Caribbean Shipping Association (vertegenwoordiger van alle scheepvaartlijnen) zowel in 1997 als in 2000 tot de meest betrouwbare en efficiënte haven van het Caribisch gebied uitgeroepen.



---

## 6. Leefbaarheid

Leefbaarheid heeft betrekking op de aantrekkelijkheid en/of een gebied of gemeenschap geschikt is om er te wonen, of te werken. Leefbaarheid heeft betrekking op zowel fysieke als sociale aspecten. Leefbaarheid gaat over hoe mensen de samenstelling van de bevolking in hun buurt waarderen, over hoe veilig men de buurt vindt, over hoeveel overlast en hinder men ervaart, over de kwaliteit van de woningvoorraad, over voorzieningen in de buurt en over de kwaliteit van de publieke ruimte.

Doorgaans gelden de volgende indicatoren voor de leefbaarheid:

- de kwaliteit van de eigen woning en de woonomgeving;
- de aanwezigheid van voldoende (sociale) voorzieningen zoals scholen, winkels, parkeerfaciliteiten, openbare verlichting en openbaar vervoer;
- aspecten die de mate van (sociale) veiligheid bepalen zoals inbraak, drugsgebruik, vandalisme en verkeer;
- zaken die te maken hebben met het milieu zoals vervuiling, zwerfvuil, luchtkwaliteit en geluidsoverlast;
- sociale kenmerken zoals de aanwezigheid en kwaliteit van buurtcontacten en vormen van burenhulp.

Maar omdat Schottegat voornamelijk uit zee bestaat en daardoor onbewoond, is bij de beoordeling van leefbaarheid van Schottegat alleen gekeken naar zaken die te maken hebben met het milieu, waaronder vervuiling, zwerfvuil, luchtkwaliteit en geluidsoverlast.

Als naar de bovengenoemde kenmerken wordt gekeken, dan is de conclusie dat er geen sprake kan zijn van leefbaarheid bij Schottegat, op de eerste plaats omdat het een industrie gebied is. Het asfaltmeer en de raffinaderij zijn de grootste gevaren voor het milieu.

### Het Asfaltmeer

Het asfaltmeer is ontstaan tijdens de Tweede Wereldoorlog. Er was toen een enorme vraag naar vliegtuigbenzine en weinig vraag naar asfalt. Tijdens en na de oorlog werd door de Shell-raffinaderij het asfalt, restant van de kerosineproductie, in een moerassig deel van de Schottegat gedumpt.

Het in Nederland gevestigde bedrijf Van der Kooy Pijnacker werd in 1984 door de Shell benaderd met het verzoek het meer op te ruimen. Speciaal voor dit project werd de vennootschap Nareco NV opgezet en het leeghalen verliep goed. Met het asfalt uit het meer werd ruwe olie gemaakt die verstookt werd door de raffinaderij. Maar toen de Shell nog



---

geen jaar later besloot om te vertrekken, viel de afzet voor Nareco weg.

Toen de PdVSA de raffinaderij overnam, kwam het proces weer op gang maar de afname was lang niet zoveel als toen met Shell en bovendien geschiedde de betaling van PdVSA volgens Nareco heel slecht. Nareco is tot 1992 doorgegaan met de verwerking van het asfalt, maar is daarna opgehouden vanwege de volgens hen hoge kosten en lage opbrengsten. Toen was het asfaltmeer voor twee derde deel opgeruimd.

In 2009 zijn de bedrijven Buskabaai en Asphalt Lake Recovery begonnen met de voorbereidingen om een nieuw begin te maken met het opruimen van de asfaltmeer. Al in 2006 is er een akkoord getekend voor de ontginning van het asfalt.

Uit het 2008 jaarverslag van de overheids-NV Buskabaai is af te leiden dat per eind 2009 de installaties voor de verwerking van het oude asfalt tot een bruikbare brandstof zouden worden getest. Als dit een positief resultaat zou hebben, dan kon in 2010 begonnen worden met de productie.

Voorgererekend is dat in het eerste jaar van operaties 80.000 ton asfalt verwerkt moest kunnen worden. Gerekend wordt op een opbrengst van 15 dollar per ton. Als dat een totaalbedrag van circa 2,1 miljoen gulden oplevert, kan Buskabaai daar 740.000 gulden van tegemoet zien op grond van de gemaakte afspraken. Dat zou dan een winst voor deze overheids-NV opleveren waar de laatste jaren juist steeds operationele verliezen geleden werden.

De exploitatie zou in 2010 beginnen en ongeveer vijf jaar duren en in die periode zou werk geboden worden aan 35 employees. De werkzaamheden zijn uiteindelijk nooit van start gegaan.

### **Vervuiling door de raffinaderij**

In 2007 heeft de TNO<sup>3</sup> een onderzoek gedaan naar de vervuiling die wordt veroorzaakt door de Isla. Enkele conclusies voor wat betreft het asfaltmeer:

*“Het oppervlaktewater ter plaatse van het asfaltmeer is op dit moment niet verontreinigd met oliecomponenten. Verondersteld kan worden dat het asfalt na al die decennia dermate is uitgehard dat er op dit moment geen oliecomponenten meer uit vrij komen. Gedurende de geplande ontginning van het asfaltmeer dient de kwaliteit van het oppervlaktewater goed gemonitord te worden om er zeker van te zijn dat als gevolg van het openbreken van het asfalt bepaalde componenten niet alsnog uit de matrix vrijkomen (gezien de eerste indruk die verkregen is van de samenstelling van het asfalt, waaruit blijkt dat er weinig lichte componenten in het asfalt zitten, lijkt dit echter onwaarschijnlijk).”*

<sup>3</sup>Het TNO is een Nederlandse onderzoeksinstituut. TNO staat voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek. De TNO is erop gericht om wetenschappelijke kennis toepasbaar te maken en om het innovatief vermogen van bedrijfsleven en de overheid te versterken

---

*Uit de resultaten van de analyses kan geconcludeerd worden dat karakterisering (juiste term? S.v.p in een voetnoot uitleggen) van de laterale en verticale variatie in de samenstelling van het teer heel goed uitgevoerd kan worden via een relatief snelle en goedkope Pollut-Eval analyse. Op deze wijze kan het teervoorkomen goed uitgekarteerd worden. Op basis van de Pollut-Eval screening kan besloten worden om verdere (detail) analyses uit te voeren op een selectie van monsters.*

*De uitgevoerde analyses die op een beperkt aantal monsters zijn uitgevoerd, duiden op een samenstelling die gedomineerd wordt door relatief zware componenten. Om algemene conclusies te kunnen trekken over de variaties in de samenstelling van het asfalt, dient er een groter aantal monsters verspreidt over het asfaltmeer en op verschillende dieptes te worden geanalyseerd.”*

### **TNO-advies voor aanpak vervuiling**

In het eerder genoemd onderzoek uit 2007 heeft de TNO ook onderzoek gedaan naar de vervuiling die wordt veroorzaakt door de Isla. Enkele conclusies voor wat betreft de raffinaderij:

- *Om de milieuproblematiek doelmatig te kunnen aanpakken is het nodig om een transformatie in gang te zetten van incidenteel gericht onderzoek naar structureel onderzoek. Structureel onderzoek is noodzakelijk om de status van de milieukwaliteit blijvend te kunnen monitoren. Op deze wijze kan vroegtijdig worden geanticipeerd op de problemen die ontstaan en passende maatregelen worden getroffen.*
- *Aangeraden wordt om een inventarisatie uit te voeren van de huidige verspreiding en effecten van olieverontreiniging richting de Schottegat en putten van omwonenden. Een essentieel onderdeel van deze inventarisatie is het meten van verschillende oliecomponenten in peilbuizen aan de grenzen van de locatie. Door deze metingen periodiek (bijvoorbeeld jaarlijks) uit te voeren, kan worden gewaarborgd dat er geen ontoelaatbare verspreiding optreedt.*
- *Gezien de ernst van de situatie dient de waterkwaliteit aan de westkant van de Schottegat periodiek te worden gemonitord. Hiermee wordt geverifieerd in hoeverre de noodzakelijke maatregelen om de flux van olieverontreiniging vanaf de raffinaderij te beperken, resulteren in een verbetering van de waterkwaliteit. De kwaliteit van het water rond het asfaltmeer dient in het kader van de ontginningsplannen te worden gemonitord voorafgaand, tijdens en na afloop van de activiteiten. Aangeraden wordt om de samenstelling van het asfalt en de variaties hierin te bepalen door middel van de relatief goedkope en effectieve Pollut-Eval analyse.*
- *In dit project heeft TNO intensief samengewerkt met de Milieudienst Curaçao. Op basis van de actuele situatie van de luchtkwaliteit, oppervlaktewaterkwaliteit en bodem- en grondwaterkwaliteit, moet volgens TNO geconcludeerd worden dat het*

---

*op veel aspecten slecht gesteld is met het milieu op Curaçao. De normen voor luchtkwaliteit worden benedenwinds van de Schottegatgebied fors overschreden als gevolg van de onverminderde uitstoot van zwaveldioxide en de nog onvoldoende gereduceerde uitstoot van fijnstof. Het oppervlaktewater in de Schottegat is dermate ernstig verontreinigd met verschillende oliecomponenten, dat dit een bedreiging vormt voor de waterkwaliteit op andere plekken langs de kustzone.*

### **De impact van vervuiling van de Schottegat voor de havenwerkzaamheden**

Eén van de direct zichtbare vormen van vervuiling door de raffinaderij is de olie die op het wáter drijft. Een gevolg van de vervuiling kan zijn dat de overheid de rekening voor schoonmaken van een besmeurd schip toegestuurd krijgt.

Over de vervuiling in de haven zegt marketing Manager Dimitri Cloose van CPA het volgende:

*“Onze haven is vervuild. Maar met kennis over de stroming en de wind, kan er preventief gewerkt worden. Maar, wat ik wil benadrukken, nergens in de wereld is er een schone haven. Het bestaat niet. Het gaat om havenfaciliteiten die de schade kunnen tegen gaan. Als het regent, draait vaak de wind. De regen komt van de noordoospassaat. Het water in de buurt van de Nijlweg wordt dan weggedrukt. Terwijl daar de meeste viezigheid zich verzamelt. Als het rustig is, zakt het. Maar als het niet gezakt is en de wind draait, drijft de olie vanuit de ‘oilcatcher’, zoals ze die gebieden noemen, de haven in.”*





---

## 7. Veiligheid in Schottegat

Onder de term sociale veiligheid wordt verstaan de bescherming of het zich beschermd voelen tegen gevaar dat veroorzaakt wordt door of dreigt van de kant van menselijk handelen in de openbare ruimte. Sociale (on-)veiligheid is dus het resultaat van de aan- of afwezigheid van maatregelen die bescherming bieden tegen gevaar en ook is sociale veiligheid het resultaat van menselijk handelen (hoe sociaal of asociaal mensen met elkaar omgaan).

Het Schottegat is onbewoond maar vanwege haar havenfunctie zijn er mensen te vinden die daar werkzaam zijn. Ook vanwege de gevestigde bedrijven rondom de Schottegat, wordt het bezocht door mensen die in die bedrijven werken. Daarom wordt veiligheid hier niet toegespitst op de sociale veiligheid, maar op omstandigheden die een dreiging vormen op het leven en de gezondheid.

### Ramp Julianabrug

Al in de jaren dertig werden plannen gemaakt de Emmabrug te vervangen door een tunnel of door een hoge vaste oeververbinding waar de schepen zonder oponthoud onderdoor kunnen varen om in de Schottegat te komen. Vanwege de hoge bouwkosten dat dit project met zich mee zou brengen zijn deze plannen toentertijd niet uitgevoerd. Jaren later, dankzij financiële hulp van Nederland en het Europese Ontwikkelingsfonds, werd de bouw van een vaste oeververbinding mogelijk gemaakt.<sup>vii</sup>

In 1967 is de brug tijdens de bouw ingestort waarbij 16 arbeiders de dood vonden. Men begon met het eerste gedeelte van de constructie aan de Otrobandakant. Tijdens het plaatsen van het laatste gedeelte van de eerste helft stortte het hele gebouwde gedeelte in. De aanleiding van het vallen van de Julianabrug is nooit achterhaald. Er wordt tot op heden gespeculeerd over metaalmoeheid, een verschijnsel waarbij na langdurig gebruik bepaalde eigenschappen van constructiemetaal verloren gaan, waardoor scheuren, breuken en dergelijke kunnen optreden. Een andere speculatie is dat er gefraudeerd is met subsidiegelden om een goedkopere brug te bouwen. De constructie van de Julianabrug werd twee maanden na de ramp hervat en sinds 1974 fungeert het als verbinding tussen Punda en Otrabanda. Sommige Curaçaoënaars zijn er nog steeds van overtuigd dat er een vloek rust op de Julianabrug en mijden daarom deze oversteekplaats. De val van de Julianabrug wordt als één van de grootste rampen in de geschiedenis van Curaçao beschouwd.<sup>viii</sup>

### Ramp op tanker Chepita

Eén van de grootste rampen vond plaats op 7 april 1928, waarbij in een scheepsdok in de Schottegat bij Otrabanda de tanker Chepita explodeerde. Zeven mensen kwamen hierbij om. De gebeurtenis maakt diepe indruk op Curaçao en ook daarbuiten. Van de omgekomenen zijn er twee Nederlanders. Archiefonderzoek toont aan dat ook de Nederlandse kranten melding maakten van de gebeurtenis, die consequent 'zeer triest' wordt genoemd. Ook de krant Amigoe di Curaçao, maakt meerdere keren melding van de ramp en de gevoelens

---

die daarbij naar boven kwamen op het kleine eiland. Dat is duidelijk te zien in de volgende terugblik van 12 mei 1928. Op die dag staat in de krant te lezen:

*“Het aantal bewoners van Negropont bedroeg op 1 januari 1927 ongeveer 285, tegen 500 op 1 januari 1928. Een omvangrijk plan werd uitgewerkt voor den bouw van nieuwe arbeiderskampen, hetwelk vermoedelijk gedeeltelijk in dit jaar, gedeeltelijk in 1929 zal worden uitgevoerd. Geven de aangehaalde cijfers en vermelde feiten op duidelijke wijze de grote vooruitgang aan van het bedrijf van de Curaçaose Petroleum Industrie Maatschappij en de Curaçaose Scheepvaart Maatschappij, aan zulke grootte ondernemingen kunnen ook tegenslagen ten deel vallen, soms van treurigen aard zelfs, blijkende uit den ramp, welke deze maatschappij kort geleden getroffen heeft door het onheil aan boord van de ‘Chepita’, waarbij verscheidene mensenlevens verloren gingen. De diepe indruk daarvan bij een ieder gewekt, zal niet spoedig uit ons geheugen zijn”, zo staat te lezen in de krant.*

### **Wegens de norm**

Voor al in de Schottegat is door de aard van bedrijvigheid die er plaatsvindt de kans op een ongeval of ramp echt om de hoek, is het hebben en van volgen van veiligheidsvoorschriften een pre. Deze staan daarom bij CPA hoog in de vandel.

*“Qua veiligheid voldoet de haven aan de internationale codes, zoals de ISPS-codes (International Standard for Port Security). Op de tweede plaats doen we regelmatig oefeningen rond oilspills. Hoe ga je daar mee om? Twee jaar geleden hadden we nog een grote actie in Piscadera. Wat moet je doen? Wie moet er in actie komen? Dat zijn trainingen die je internationaal moet aangaan. Rampenplan. Wie bel je? Dat zijn zaken die wel in place zijn. In die zin is er veiligheid. Op elke kade moet er een toegangscontrole zijn. Wie komt er? Wat komt er? Daar wordt toegezien op de haven veiligheidsinspectie. Daar controleren ze op. Ongelukken gebeuren altijd. Maar we hebben onze standaarden, zeker als we willen fungeren als internationale haven, daar moeten we nu eenmaal aan voldoen. Als je als haven wil meetellen internationaal, dan moet je aan alle codes voldoen. Al die internationale bedrijven controleren ons ook. Dat komt op je bord, of je het wil of niet. We krijgen vaak oorlogsschepen binnen. Nederlandse, Amerikaanse, Venezolaanse. Als een haven niet aan de veiligheidsnormen voldoet, zou je die nooit binnen krijgen. Die zijn het strengst in wat ze doen. Dus daaruit blijkt wel dat we het goed doen”, aldus Dimitri Cloose.*

*“Veiligheid en gezondheid is een groot verschil. Je hebt de operationele veiligheid, dat is heel belangrijk. Je moet een helm en veiligheidsschoenen dragen en dergelijke. Dat je boot geregistreerd is, is een bepaalde vorm van veiligheid. Security is meer om te kijken wie je kade opkomt. Gezondheid is weer een ander kader daarin.”*

---

## 8. Ontwikkelingen

### MOU tussen Curaçao Ports Authority en Panama Canal Authority

In 2009 hebben de Panama Canal Authority (ACP) Administrato en de CPA een Memorandum of Understanding (MOU) getekend. De MUO is hernieuwbaar op een twee-jaar basis. In de MOU is onder meer overeengekomen dat commerciële activiteit tussen de twee entiteiten gezamenlijk te bevorderen. De MOU heeft tot doel het genereren van nieuwe business in toerisme en handel, voor de voortzetting van de economische groei in elk land. Curaçao en Panama zullen samenwerken om de route te bevorderen naar Curaçao via het Kanaal in Panama, de bevordering van cruise bedrijfsleven en de regionale handel in olieproducten in de komende jaren. In het kader van het MOU zullen de ACP en CPA een reeks van activiteiten ontwikkelen om de oceanische uitwisseling van goederen met inbegrip van gezamenlijke reclame-, data-uitwisseling en concurrerende markt analyses van de scheepvaart te bevorderen. Daarnaast zal de ACS en CPA informatie delen over de nieuwste ontwikkelingen, zoals de modernisering, inzet en opleiding van personele programma's. Als de MOU naar verwachting loopt, zal er uiteindelijk een stijging komen in de activiteiten van de Haven op Curaçao.

### Schepen worden groter

Volgens Dimitri Cloose wordt de Sint Annabaai waar alles om draait, te klein. Hij verklaart:

*“Omdat de schepen groter worden. Ook de Julianabrug wordt te laag. Dan moet je gaan denken aan alternatieven buiten de Sint Annabaai om. Je kunt echter niet de havenactiviteiten zomaar verplaatsen, da's ook weer niet nodig.”*

Het is beter om goed na te denken over het opnieuw indelen van de activiteiten en voorzieningen van de haven. Maar dat is sterk afhankelijk van de visie die de overheid heeft met betrekking tot de haven, zo kijkt hij naar de toekomst.

---

## 9. Dankwoord

Het Ministerie van Sociale Ontwikkeling, Arbeid en Welzijn wil hier een woord van dank uitspreken aan een ieder die op welke wijze dan ook een bijdrage heeft geleverd aan de totstandkoming van dit buurtprofiel. Waardevolle bijdragen zijn geleverd door onder meer:

Dimitri Cloose

## 10. Literatuur

- Environmental Study Downwind of the Schottegat Industrial Area, R.J.K. van der Auweraert, B. Hoekstra, G. Koopmans April 2001
- Rapport Taskforce Milieuproblematiek Isla/BOO Milieudienst, GGD, DROV, AJZ, RDK,
- Refinería Isla, CUOC december 2005
- De Curaçaose samenleving: Rene A. Römer 1999
- TNO-rapport 2007-U-Ro801/B Samenwerkingsverband tussen Milieudienst Curaçao en TNO ter vergroting van expertise milieuonderzoek
- Scholieren.com -Praktische opdracht Economie Invloed van de raffinaderij ISLA op de economie van Curaçao 2005
- Orde versus chaos?: Het Shell-tijdperk binnen de stadsgeschiedenis van Willemstad/Curaçao (1920-1960) Mariëtte Kamphuis, 1991

## 11. Bronnen

- i [www.curacaomaritime.com](http://www.curacaomaritime.com)
- ii Curacao Maritime Museum
- iii De Curaçaose samenleving René A. Römer
- iv Orde versus chaos?: het Shell-tijdperk binnen de stadsgeschiedenis van Willemstad/Curaçao (1920-1960)
- v Bron Scholieren.com -Praktische opdracht Economie Invloed van de raffinaderij ISLA op de economie van Curaçao 2005
- vi Antillaans Dagblad 21 oktober 2009
- vii Encyclopedie van de Nederlandse Antillen
- viii Wikipedia



---

## Colofon

### Buurtprofiel Schottegat

**Teksten:**

Practical Business Solutions BV

**In opdracht van:**

Ministerie SOAW

**Foto's:**

Practical Business Solutions BV

**Grafische vormgeving:**

Ariadne Faries

**Print/Distributie:**

Ministerie SOAW

**Informatie:**

Ministerie SOAW

Sector Familie en Jeugd

Apna gebouw 5e verdieping

Tel: 466 93 43



MINISTERIE VAN  
**SOCIALE ONTWIKKELING, ARBEID  
EN WELZIJN**