

# Buurtprofiel *Meiberg*

Een beeld van de zone Meiberg te Curaçao

KAMINDA Mgr. Dr. AMADO RÖMER  
"Luchadó in ansabel pa hustipia sosial"





## Buurtprofiel Meiberg

Zone 13

Anno 2012

Beeld van de zone Meiberg te Curaçao



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



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

---

## Voorwoord:

Het project buurtprofielen is een initiatief van het voormalig overheidsdienst Sociaal Kennis Centrum.

Het project is gestart als kwalitatief deelonderzoek van de buurtmonitor.

Al tijdens de informatiebijeenkomsten met de wijkvertegenwoordigers is de behoefte gebleken om in de vorm van wijk- c.q. buurtprofielen een totaalbeeld van wijken vast te leggen.

Buurtprofielen hebben als doel inzicht te bieden in het ontstaan van de wijken, de huidige situatie en het in kaart brengen van relevante ontwikkelingen.

Met de realisatie van buurtprofielen wil het Ministerie van Sociale Ontwikkeling, Arbeid en Welzijn zijn bijdrage leveren aan een integrale wijkaanpak voor Curaçao. Door kennis over wijken te genereren en op een toegankelijke manier te presenteren ontstaat meer kennis over de situatie in de wijken, kan beter ingespeeld worden op de daadwerkelijke behoeftes van de bewoners en kunnen gerichte acties ondernomen worden.

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.***

Voor u ligt het buurtprofiel van de zone Meiberg. Gezien de aard van de zone Meiberg waar volgens de census 2001 slechts 22 personen woonachtig waren, is de opzet van dit buurtprofiel verschillend aan de profielen van zones die wel uit bewoonde wijken bestaan. Wij hopen dat een ieder die geïnteresseerd is in deze zone baat zal hebben bij dit document.

---

## **Inhoudsopgave:**

### **Inleiding**

### **Voorwoord**

- 1. Inleiding**
- 2. Geografische positionering**
- 3. Historie**
  - 3.1** De naam Meiberg
  - 3.2** De Haven van Bullenbaai
  - 3.3** Ontwikkelingen op de Oliemarkt en het ontstaan van Curaçao Oil Terminal
  - 3.4** Bullenbay Marine Services (BMS)
  - 3.5** Bullenbaai Terminal van de Refineria Isla
  - 3.6** Ruimtelijke Bestemming Meiberg
- 4. Sociaal economische kenmerken**
  - 4.1** Inleiding
  - 4.2** Economische activiteiten
  - 4.3** Toerisme en Recreatie
- 5. Veiligheid**
  - 5.1** Algemene Veiligheid
  - 5.2** Verdamping en Oil Spilling
- 6. Toekomstige ontwikkeling**
  - 6.1** Korte termijn plannen
  - 6.2** Lange termijn plannen

**Bijlage 1:** Geraadpleegde informanten

**Bijlage 2:** Geraadpleegde bronnen

---

## 1. Inleiding

Het buurtprofiel voor de zone Meiberg vormt deel van een serie van buurtprofielen van de 65 Geocode zones van Curaçao. In een buurtprofiel worden objectieve en subjectieve data naast elkaar gezet en met elkaar in verbinding gebracht. Er worden bepaalde ontwikkelingen gesignaleerd en de beleving van deze ontwikkelingen worden verwoord aan de hand van verhalen van de inwoners zelf.

Samen met een aantal andere buurtprofielen onderscheidt het buurtprofiel Meiberg zich van de overige buurtprofielen. Dit in die zin dat Meiberg tot de zones behoort waar een statistisch insignificant aantal mensen wonen. Belangrijke informatiebronnen zoals de Census bevatten dan ook geen kwantitatieve gegevens over deze zones. De buurtprofielen van deze zones hebben hierdoor een ander opzet cq. indeling dan de overige buurtprofielen.

Net als de overige buurtprofielen begint het buurtprofiel voor Meiberg wel met een geografische positionering. Daarin worden aan de hand van op Curaçao algemeen gangbare zone-indeling, de grenzen van de zones duidelijk weergegeven. Na de geografische positionering in hoofdstuk 2 volgt in hoofdstuk 3 een historische schets over het ontstaan van de zone. In hoofdstuk 4 worden de sociaaleconomische kenmerken op een rijtje gezet. Daarin wordt een situatieschets gegeven van de bedrijvigheid in deze zone en de (sociaal)economische implicaties hiervan. Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op het aspect veiligheid binnen deze zone. In hoofdstuk 6 worden de toekomstige ontwikkelingen binnen de zone Meiberg aangegeven.

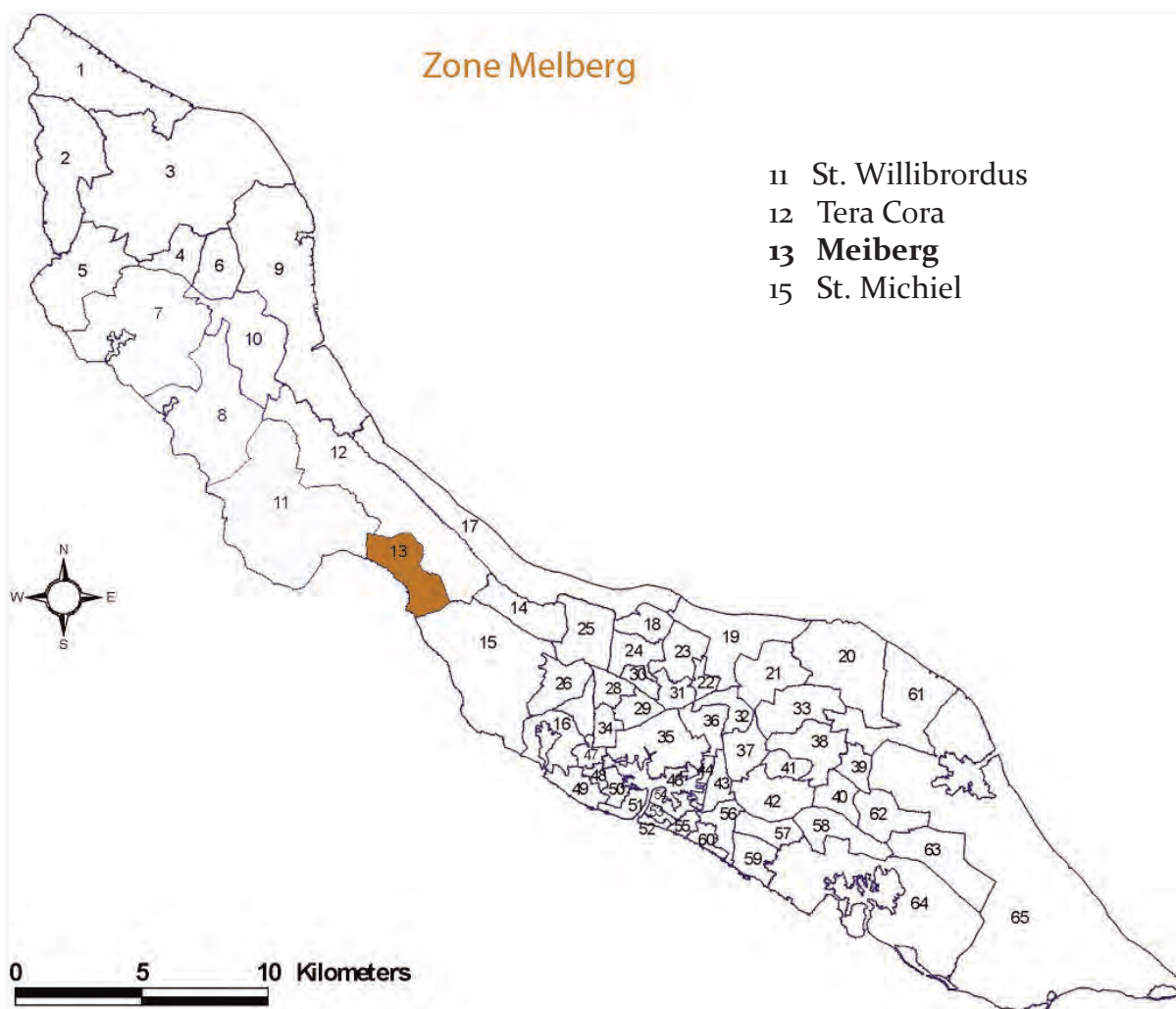
De personen die een bijdrage hebben geleverd aan de totstandkoming van dit profiel worden in bijlage 1 vermeld terwijl bijlage 3 een overzicht geeft van de geraadpleegde informatiebronnen.

## 2. Geografische positionering

**Buurt:** Meiberg

**Zonegebied:** 13

**Code:** 4001



De zone Meiberg is gelegen aan de zuidkust van Curaçao en wordt verder omringd door de zones St. Michiel (15) in het oosten, Tera Cora (12) in het noorden en St. Willibrordus (11) in het westen.

De zuidgrens van Meiberg wordt gevormd door de Caribische zee, meer in het bijzonder Bullenbaai, de oostgrens door de plantage Malpais, de noordgrens door de plantage Harmonie en de westgrens door plantage Hermanus. In het gebied is de olieopslagterminal van de Bullenbaai Terminal (de vroegere Curaçao Oil Terminal (C.O.T.)) gelegen die ontsloten wordt door de Kaminda Mgr. Dr. Amado Römer (Voormalige Weg naar Bullenbaai).

Het gebied is in het noordwesten ook toegankelijk via de weg die naar St. Willibrordus leidt. Vanaf deze weg loopt er in zuidoostelijke richting een onverharde weg die bij de Kaminda Mgr. Dr. Amado Römer eindigt. Deze weg loopt gedeeltelijk vlak langs de omheining van de Bullenbaai Terminal.



---

## 3. Historie

### 3.1 De naam Meiberg

Uit de literatuur is niet eenduidig te achterhalen waar de zone Meiberg haar naam aan te danken heeft. De naam is zeer waarschijnlijk ontleend aan de familienaam van Pieter de Mey en Anna van Ruyven die tot 1738 eigenaren waren van Plantage Meiberg (Westdivisie), ook wel Plantage Drogenberg (Droogenbergh) genoemd. Anna van Ruyven, weduwe van Pieter de Mey verkocht de plantage in 1738 aan Lourents de Mey.

Tussen 1738 en 1880 is de plantage 8 keer van eigenaar veranderd. In 1880 is de plantage door J.H.A.W. Sprock aan R.W.H.V. Hellmund verkocht.

Het bij deze plantage behorende Landhuis Meiberg bestaat niet meer.

Meiberg is onderdeel geweest van de vallei die van oudsher St. Marie werd genoemd. Dit gebied werd in 1650 als een van de allereerste gebieden door de West Indische Compagnie (WIC) bewerkt en bebouwd.

Het is zeer opvallend dat het gebied zelf amper wordt besproken in de literatuur. De beschikbare informatie over deze zone betreft dan ook voornamelijk de activiteiten rondom de in dit gebied gelegen Bullenbaai.

### 3.2 De Haven van Bullenbaai

Gelegen aan de centrale westkust van Curaçao neemt Bullenbaai een zesde deel van dit kustgebied in beslag en strekt zich uit vanaf de Kaap St. Marie in het noorden tot aan de wijk St. Michiel in het zuiden.

De directe aanleiding om de haven van Bullenbaai in gebruik te nemen door de naamloze vennootschap Curaçaosche Petroleum Industrie Maatschappij, CPIM (Door een reorganisatie in de Koninklijke Shell Groep in 1959 werd de naam veranderd in Shell Curaçao NV) was het ruimtegebrek die in de jaren dertig ontstond bij Schottegat. Men had toen besloten om voor de aflevering van twee belangrijke groepen olieproducten die bij de olieraffinaderij te Schottegat werden geproduceerd, aparte laadhavens aan de zuidkust van het eiland in gebruik te nemen, namelijk Caracasbaai (1927) voor stookoliën en Bullenbaai (1930) voor benzine en andere lichte olieproducten. Uit veiligheidsoverwegingen wenste men het opslaan en laden van deze lichte producten zo ver mogelijk van de bewoonde gebieden verwijderd te houden.

Bij beschikking van de Gouverneur van 4 juli 1929, no. 670, is de domeingrond genaamd Bullenbaai in erfpacht uitgegeven aan de CPIM met vergunning om aanlegplaatsen voor in-, uit- en overlading van olie en olieproducten te bouwen. Bij de bouw van de opslag- en laadinstallatie bij Bullenbaai werden ook steigers voor tankers aangelegd.

In 1930 werd deze haven in gebruik genomen. De producten werden door pijpleidingen van de Raffinaderij te Schottegat naar deze havens vervoerd. Deze leidingen zijn nog steeds zichtbaar in het Curaçaose landschap bijvoorbeeld langs de Kaminda Mgr. Dr. Amado Römer.





*Kaminda Mgr. Dr. Amado Römer met oude bovengrondse pijpleidingen  
aangelegd door COT*

### **3.3 Ontwikkelingen op de Oliemarkt en het ontstaan van Curaçao Oil Terminal**

Door ontwikkelingen op de wereldoliemarkt en mede in verband met de oliecrisis van begin jaren 70 ontstond een dringende behoefte om ruwe olie vanuit het Midden Oosten en West Afrika naar de havens aan de westkust van de Verenigde Staten te verschepen en aan een haven die zeer grote tankers en grote hoeveelheden ruwe olie kon verwerken.

Om aan deze behoefte te kunnen voldoen heeft de Shell Curaçao NV in 1974 de haven en de installaties van de Bullenbaai omgebouwd tot een overslaghaven voor ruwe olie en de Curaçao Oil Terminal (COT) aan de Bullenbaai aangelegd. De keuze voor Bullenbaai als vestigingsplaats voor de COT werd ingegeven door de diepte van het zeewater daar waardoor het mogelijk is om schepen van verschillende tonnages af te handelen.

De recentelijk overleden Ir. W.H. Brouwer (Wim) die van 1968 tot 1970 en van 1970 tot 1974 respectievelijk onderdirecteur en directeur was van Shell Curaçao NV, is de drijvende kracht geweest achter de aanleg van COT. Door zijn inspanningen won Shell glansrijk de race wie de eerste overslagterminal zou bouwen namelijk Curaçao (COT) en Bonaire (Bopec) of Bahamas (Borco). De COT is dan ook de langst gevestigde en grootste olieoverslagterminal in het Caribische gebied.

---

De havens aan de westkust van de Verenigde Staten waren niet geschikt (niet diep genoeg) om “very large crude carriers (VLCC)”, mammoettankers, te ontvangen. De ruwe olie, die in VLCC’s werd aangevoerd, werd gelost en opgeslagen bij de COT en daarna overgeladen in kleinere “large range tankers (LR)” voor doorvoer naar de Verenigde Staten.

De COT vormde dan ook een essentiële schakel in het economische transport van ruwe olie van de Perzische Golf en laadhavens in West Afrika naar de oostkust en Mexico Golfkust van de Verenigde Staten. De faciliteiten van de COT voor het overschepen van ruwe olie stelden de klanten in staat om voor het grootste gedeelte van de transportweg VLCC’s te gebruiken, die economischer varen dan kleinere tankers. Deze faciliteiten bestonden uit drie steigers, waaraan zowel VLCC’s als de kleinere LR’s konden afmeren en drie steigers, uitsluitend bestemd voor LR’s.

In de ongeveer 10 jaren die volgden na de aanleg van de COT heeft men in de Verenigde Staten gewerkt aan de aanleg van diepere havens die wel geschikt waren voor de ontvangst van grote tankers. Hiermee is de centrale rol van de COT voor het olietransport naar de Verenigde Staten op den duur sterk verminderd en met de sluiting van de Shell in 1985 tot een minimum gedaald.

### **3.4 Bullenbay Marine Services (BMS)**

De Bullenbay Marine Services N.V. (BMS) was een zustermaatschappij van COT. Zij verzorgde de “ship to ship operation”, die onder de kust van Curaçao op open zee plaatsvond. De ladingen van de VLCC’s konden met deze ship to ship methode op open zee worden overgepompt in kleinere tankers, die varende langzij de VLCC werden vastgemaakt. Het was echter gebruikelijk om de VLCC’s slechts gedeeltelijk op zee te lossen. Het overige deel werd daarna gelost langzij een van de steigers van de COT.

De BMS zorgde ook voor de benodigde sleepboten, loodsen en andere dienstverleningen te Bullenbaai.

De BMS exploiteerde ook, zonder winstoogmerk, de Bullenbay Seamen’s Club, een ontspanningsfaciliteit ten behoeve van officieren en overige bemanningsleden van de schepen die Bullenbaai aandeden. Met de sluiting van de Shell kwam ook een einde aan de BMS. Het gebouw van de vroegere Bullenbay Seamen’s club is niet meer in gebruik en staat er nu verlaten en vervallen bij.



*Het verlaten gebouw van de vroegere Seamen's Club te Bullenbaai*

### **3.5 Bullenbaai Terminal van de Refineria Isla**

Bij het vertrek van de Shell in 1986 werden de aandelen van onder meer de Raffinaderij en de havens Caracasbaai en Bullenbaai overgedragen aan het Eilandgebied Curaçao en ondergebracht in de Refineria di Korsou N.V. De aandelen van de Curaçaosche Sleepboot Maatschappij (vroegere BMS) die ook aan het Eilandgebied waren overgedragen, werden ondergebracht in de Kompania di Tou Korsou (KTK).

De olieraffinaderij en de havenfaciliteiten te Caracasbaai en Bullenbaai worden door de overheid's NV Refineria di Korsou verhuurd aan de Venezolaanse maatschappij PDVSA, die onder de naam Refineria Isla opereert; het huidige leasecontract loopt af in 2019.





*De Bullenbaai Terminal met een deel van een steiger op de achtergrond*

Door de opkomst van de economieën van onder meer China, Singapore en Japan kent de Bullenbaai Terminal van de Refineria Isla sinds ca. 4 jaar geleden een enorme opleving waarbij olie nu juist vanuit het westen naar het oosten wordt getransporteerd. Het proces dat plaats vond in de jaren 70 en begin 80, wordt nu in feite in omgekeerde richting uitgevoerd. Ruwe olie uit landen in Latijns Amerika, die weinig diepe havens hebben, worden in kleinere tankers aangevoerd naar Curaçao voor overschepping in grotere tankers met bestemming Europa en het Verre Oosten.

### **3.6 Ruimtelijke Bestemming Meiberg**

Op 25 augustus 1995 heeft de Eilandsraad van het Eilandgebied Curaçao na een openbare overleg- en inspraakprocedure het Eilandelijke Ontwikkelingsplan van Curaçao (1995) unaniem vastgesteld. In dit plan wordt het ruimtelijke ordeningsbeleid voor Curaçao vastgelegd. Het EOP biedt een integraal kader voor het opstellen en toetsen van plannen, mede doordat het toekomstig gebruik van de grond op het Eiland wordt vastgelegd in bestemmingsvoorschriften.

In het EOP is de zone Meiberg voor het overgrote deel bestemd als industriegebied. Volgens artikel 5 van het EOP zijn de gronden die als industriegebied zijn aangegeven, bestemd voor



---

handhaving en verdere ontwikkeling van industriële en ambachtelijke activiteiten. In industriegebieden zijn bebouwing en andere voorzieningen toegestaan ten behoeve van het volgende: (1) industriële en ambachtelijke doeleinden, alsmede overslag van goederen, groothandel en transport, (2) doeleinden van openbaar nut, (3) verkeersdoeleinden, (4) havendoeleinden en (5) defensiedoeleinden.

Met betrekking tot Meiberg wordt het volgende vermeld in het EOP.

De gebieden direct grenzend aan de Bullenbaai zijn in principe bestemd voor de vestiging van industriële bedrijven, die vanwege hun activiteiten een ligging aan diep zeewater behoeven. Hierbij wordt ondermeer gedacht aan de overslag van bulkgoederen.

Het aangrenzende industriegebied Meiberg zal als industriegebied ontwikkeld worden ten behoeve van zowel bedrijven, die de nabijheid van diep zeewater behoeven als bedrijven die dit niet behoeven.

De grenzen van de geocode zone Meiberg vallen niet helemaal samen met de grenzen van het gebied dat als industriegebied bestemd is. Om het industriegebied heen ligt een strook land dat binnen de zone Meiberg valt en de bestemming conserveringsgebied heeft meegekregen in het EOP. De gronden die de bestemming conserveringsgebied hebben, zijn bestemd voor behoud en herstel van de natuurwetenschappelijke, historische, culturele en landschappelijke waarden in deze gebieden.

---

## 4. Sociaal economische kenmerken

### 4.1 Inleiding

In de zone Meiberg wonen, conform de gegevens van de Census 2001, 22 personen. Dit aantal wordt door het CBS als statistisch insignificant beschouwd waardoor verdere (sociaaleconomische) kenmerken van deze personen niet worden gerapporteerd.

Deze bewoners wonen in een tiental woningen dat net voor de ingang van de verder geheel omheinde Bullenbaai Terminal, in de zone Meiberg ligt. De woningen waren van oorsprong bedrijfswoningen en dienden voor de huisvesting van de directeur en overig personeel van de Curaçao Oil Terminal. Het schijnt dat er vroeger meer woningen aanwezig waren in het gebied dan het huidig aantal. In de loop der tijd hebben de oorspronkelijke bewoners hun woningen verkocht aan derden. Tegenwoordig hebben de bewoners van deze woningen, op één huishouden na waar een personeelslid van de Bullenbaai Terminal woont, geen werkrelatie met dit bedrijf.

### 4.2 Economische activiteiten

#### *Werkgelegenheid bij de Bullenbaai Terminal*

De Refineria Isla Bullenbaai Terminal biedt een totaal van 50 directe arbeidsplaatsen. Daarnaast zijn ca. 10 werkplaatsen die verdeeld zijn over de Raffinaderij en de Bullenbaai Terminal; deze personen werken dus gedeeltelijk bij de raffinaderij en gedeeltelijk bij de Bullenbaai Terminal. Een totaal aantal van 60 personen werken bij de Bullenbaai Terminal via aannemers die op een reguliere basis werkzaamheden uitvoeren voor het bedrijf. Daarnaast zijn er tussen de 100 en 150 personen die afhankelijk van de drukte, op projectmatige basis werkzaamheden uitvoeren voor de Bullenbaai Terminal.

#### *Indirecte Werkgelegenheid (Spin-off)*

Naast de werkgelegenheid die direct kan worden gerelateerd aan de werkzaamheden van de Bullenbaai Terminal, genereren deze werkzaamheden werkgelegenheid voor diverse andere bedrijven (spin-off).

**Independent Oil Inspectors.** Bij elke verkoop van olie door een partij aan een andere partij wordt door een onafhankelijke derde nagegaan of de procedures vastgelegd in de verkoopovereenkomsten juist worden nageleefd. Deze controlewerkzaamheden worden meestal uitgevoerd door een "Independent Oil Inspector" die meestal een op Curaçao gevestigde lokale kleinbedrijf betreft.

**Scheepsagentschappen.** De schepen die Curaçao aandoen worden ter plaatse vertegenwoordigd door een scheepsagentschap die tevens zorg draagt voor de bevoorrading van het schip.

**Winkels en Taxichauffeurs.** Bemanningsleden van de schepen die de Bullenbaai Terminal aandoen maken vaak gebruik van de gelegenheid om inkopen te doen in de stad of

---

andere winkelcentra op het eiland. Dit komt niet alleen de winkels ten goede maar ook de taxichauffeurs die het vervoer naar en van deze winkels verzorgen.

***Curaçaose Dokmaatschappij.*** Schepen die de Bullenbaai Terminal aandoen maken soms ook gebruik van de Curaçaose Dokmaatschappij om bepaalde werkzaamheden aan het schip te laten verrichten.

***Lokale banken.*** De (ver)koop van olie op lokaal grondgebied biedt fiscale voordelen voor de (ver)koper. De verkoop vindt dan ook officieel plaats op Curaçaos grondgebied waarvoor de lokale banken transactiekosten in rekening brengen.

### 4.3 Toerisme en Recreatie

#### ***Bullenbaai***

Bullenbaai wordt op vele websites aanbevolen als een van de bijzondere duikplaatsen van Curaçao. De duikplaats wordt geprezen voor de bijna loodrechte wand tot op een diepte van 43 meter en die vol zit met scheuren, grotten en een heel mooi rif met veel hertshoornkoraal. Vooral in de kleine grotjes zit veel onderwaterleven zoals murenen, langoesten en veel verschillende soorten rifvis.

Vanaf de kant duiken is theoretisch mogelijk zij het dat om het terrein te mogen betreden er toestemming vereist is. Het makkelijkste is de duik dan ook te maken vanaf een boot. Bij ruwe zee zijn er hier hoge golven en onderwater kan er een sterke stroming zijn. Daarom wordt deze locatie in de communicatie naar de toerist toe, aanbevolen als een geschikte duikplaats voor de wat meer ervaren duiker.

---

## 5. Veiligheid

### 5.1 Algemene Veiligheid

Uit gesprekken met leden van de leiding van de Bullenbaai Terminal is naar voren gekomen dat veiligheid een zeer belangrijk aspect van de bedrijfsvoering is.

Dit komt al bij het bezoek aan de Bullenbaai Terminal heel duidelijk naar voren. Voor het bezoeken van de Bullenbaai Terminal dient van tevoren toestemming te worden gevraagd en verkregen van het hoofdkantoor te Emmastad.

Als deze toestemming eenmaal is verkregen, dient men bij aanmelding bij de ingang een geldig identiteitsbewijs te overleggen terwijl een geldig rijbewijs en geldige autopapieren (keuringskaart, motorrijtuigenbelasting en verzekeringsbewijs) ook dienen te worden overlegd indien men het terrein met de auto wil betreden.

Ook voor het eventueel maken van foto's tijdens het bezoek, moet van tevoren toestemming te worden gevraagd op het hoofdkantoor. Het gebruik van een camera is anders verboden op het terrein van de Bullenbaai Terminal. Verder is het betreden van het terrein verbonden aan tal van andere regels zoals het verbod om te roken en een maximum rijsnelheid van 40 km/uur. De Bullenbaai Terminal en omliggende terreinen worden via camerabeveiliging 24 uur per dag bewaakt.

Uit een “niet officieel gesprek” met een bewoner heeft hij aangegeven dat men zich over het algemeen veilig voelt in de buurt. Er gebeuren weinig incidenten. Hij kon zich nog herinneren dat een tijd geleden enkele jongens een poging hadden gedaan om in een woning te breken. Deze inbraakpoging werd meteen teniet gedaan waarbij het bovendien bleek te gaan om goede bekenden van de betreffende bewoners.



*Woningen te Bullenbaai*



---

## 5.2 Verdamping en Oil Spilling

Het streven bij de Bullenbaai Terminal is om te voldoen aan de hoogste veiligheid- en milieunormen binnen deze industrie. Dit komt op verschillende manieren tot uiting.

De opslagtanks bij de Bullenbaai Terminal hebben grotendeels een zeer moderne uitvoering. In plaats van een vlottende bedekking (het dak van de tank bestaat dan als het ware uit een vlot dat boven de tankinhoud drijft waardoor verdamping mogelijk is) heeft een deel van de tanks een soort koepelvormige dak dat nauw aansluit op de tank en waardoor de verdamping tot een minimum wordt gebracht.



*Tanks bij de Bullenbaai Terminal met verschillende dakbedekking*

Voorts is de Bullenbaai Terminal uitgerust met de noodzakelijke apparatuur om direct te kunnen reageren bij een eventuele Oil Spilling bij de bedrijfsvoering. Zo kan men bij een incident waarbij olie in zee terecht komt, de vrijgekomen olie indammen, zuigen of ook direct schoonmaken ("direct cleaning"). Deze incidenten vinden volgens de leiding, echter sporadisch plaats.

De leiding van de Bullenbaai Terminal geeft aan dat scheepstanks soms op open zee worden schoon gemaakt en dat er hierbij olie vrij kan komen die vervolgens onze kust bereikt. De Bullenbaai Terminal wordt volgende de leiding ten onrechte soms als schuldige van deze vervuiling aangewezen.

---

## 6. Toekomstige ontwikkeling

### 6.1 Korte termijn plannen

In de nabije toekomst is men voornemens om bij de Bullenbaai Terminal het onderhoud te intensiveren en versnellen en de mate van automatisering van de bedrijfsvoering te verhogen. Daarnaast zal het aantal tanks dat beschikt over een “koepeldak” (zie paragraaf 5.2) worden verhoogd en hiermee de mate van verdamping worden verlaagd.

Voorts zullen bliksemafleiders op de Bullenbaai Terminal worden geïnstalleerd. Tijdens de storm Thomas die in november 2010 over Curaçao ging werd een tank op de Bullenbaai Terminal voor de vijfde keer in een hele korte periode door blikseminslag getroffen. De totale hierbij veroorzaakte schade werd geschat op 10 miljoen dollar. Dit ondanks de bliksem afleiders die op de Bullenbaai Terminal waren geïnstalleerd.

### 6.2 Lange termijn plannen

Voor de lange termijn is het nog niet bekend welke plannen voor Refineria Isla, waar Bullenbaai onderdeel van is, uitgevoerd zullen worden. Het huidige leasecontract van Refineria Isla zal in 2019 komen te vervallen en de betreffende partijen dienen nog met elkaar te onderhandelen.

PDVSA heeft plannen gemaakt om de Olieraffinaderij en bijbehorende faciliteiten te upgraden tot een “State of the Art” Raffinaderij, de zogenaamde ‘Proyekto Adecuacion Refineria Isla Curazao’ (PARIC).

Het Ministerie van Economische Ontwikkeling van Curaçao heeft aan het Nederlands Adviesbureau Ecorys opdracht gegeven om een financiële en (sociaal)economische kosten-batenanalyse te maken voor drie verschillende scenario’s die als input zou kunnen worden gebruikt bij het proces om een strategische keuze te maken voor de toekomst van het ISLA-Gebied waar ook de Raffinaderij gevestigd is.

De drie scenario’s (strategische opties genoemd) kunnen in het kort als volgt worden aangegeven.

A<sub>1</sub>: Behoud van de raffinaderij op de huidige locatie en het upgraden ervan

A<sub>2</sub>: Het bouwen van een nieuwe raffinaderij op een andere locatie.

De nieuwe meer moderne raffinaderij zou dan op Bullenbaai kunnen worden gebouwd. Het daarvoor benodigde ruimte zal dan minder zijn dan de oppervlakte van de huidige raffinaderij; hoeveel minder is echter niet bekend.

B: Het sluiten van de raffinaderij en het herontwikkelen van het gebied. Mogelijke bestemming hierbij zijn dan: (1) Industrie, (2) wonen, (3) kantoren. Een combinatie van deze drie bestemmingen zal wellicht meer realistisch zijn volgens de makers van het rapport.

---

Met betrekking tot het scenario A2 dat betrekking heeft op de Het Bullenbaai gebied en dus de onderhavige zone wordt verder nog het volgende vermeld in het rapport.

- Voornaamste economische effect  
Significante bijdrage aan de economische diversiteit van het eiland door voortzetting van de raffinaderij en daarbij behorende werkgelegenheid.
- Voornaamste beperking  
Als belangrijkste beperkingen worden de bestemmingsvoorschriften (met mogelijke druk op het milieu) en voorbereidingskosten (ten behoeve van een uitbreiding van de infrastructuur) worden als belangrijkste beperkingen gezien.
- Voornaamste kansen  
Als belangrijkste kansen worden de volgende mogelijkheden genoemd: (1) nieuwe gunstige financiële en fiscale voordelen (2) het aantrekken van additionele aan de raffinaderij gerelateerde activiteiten voor Curaçao, (3) het voldoen aan internationale milieunormen en (4) het aantrekken van andere potentiële investeerders en ondernemingen.
- Voornaamste risico's  
De belangrijkste risico's zijn: (1) onzekerheid over de commerciële en financiële "return on investment" van de vernieuwde raffinaderij en (2) gematigde afhankelijkheid van de overheid van Venezuela en de productie van ruwe olie door Venezuela.

De Curaçaose Regering heeft in de notitie "Plan van Aanpak Isla Raffinaderij" een route uitgestippeld betreffende haar visie, beleid en plan van aanpak op het gebied van raffinage- en bunkeractiviteiten op het eiland en het Schottegat bestemmingsgebied.

In een vergadering van de Raad van Ministers van 30 mei 2012 zijn de toekomstmogelijkheden voor de Raffinaderij besproken. De Raad heeft in deze vergadering besloten dat het moderniseren van de Raffinaderij de meest wenselijke optie is (scenario A1). Een belangrijke voorwaarde hierbij is wel dat er een derde partij wordt aangetrokken voor het realiseren van de benodigde investeringen (geschat op 3 miljard dollars door Ecorys). Indien een derde investerende partij niet kan worden aangetrokken, zal alsnog worden gekozen voor het sluiten van de Raffinaderij. In dit geval zal het terrein van de Raffinaderij worden schoongemaakt en een andere bestemming worden toebedeeld.

Met betrekking tot de Bullenbaai Terminal wordt in de hiervoor aangegeven notitie het volgende vermeld: "Het belang van het overslagstation COT te Bullenbaai is van dien aard dat deze niet alleen of automatisch gereserveerd mag zijn voor de exploitant van de raffinaderij. In de huidige situatie is COT meegeleased in het contract van de raffinaderij. Maar andere sectoren moeten zich ook kunnen ontwikkelen door gebruik te maken van deze bunker- en overslagfaciliteiten. De faciliteiten van COT dienen daarom niet zonder meer onderdeel te vormen van een package deal, maar deze faciliteiten moeten qua huur-overeenkomst in principe worden losgekoppeld van de raffinaderij installaties."

Het bovenstaande zou een indicatie kunnen zijn dat de Regering van Curaçao de huidige Bullenbaai Terminal, ongeacht de voor de Raffinaderij te kiezen scenario, in de toekomst ook zou willen inzetten voor de ontwikkeling van andere sectoren.

---

## **Bijlage 1: Geraadpleegde informanten**

Het Ministerie van Sociale Ontwikkeling Arbeid en Welzijn spreekt hierbij een woord van dank aan iedereen die op welke wijze dan ook een bijdrage heeft geleverd aan de totstandkoming van het buurtprofiel Meiberg. Een speciale dank gaat uit naar de volgende personen.

- Martis, E., Terminal Superintendent Refineria Isla – Bullenbaai Terminal
- Mercelina, F., werkzaam bij Uniek Curaçao / Gids bij Eco Tourbedrijf Darling Tours
- Mercera, R., Maintenance Superintendent Refineria Isla – Bullenbaai Terminal
- Thode, J., Maintenance Coordinator Refineria Isla – Bullenbaai Terminal
- Walle, E., Scheduler Refineria Isla – Bullenbaai Terminal

## **Bijlage 2: Geraadpleegde bronnen**

Centraal Bureau voor de Statistiek (2003). *Censusatlas 2001*, Curaçao

Centraal Bureau voor de Statistiek & Dienst Ruimtelijke Ontwikkeling en Volkshuisvesting (1994). *Censusatlas 1992*, Curaçao

*De Herkomst van onze streek- en plantagenamen*

Dienst Ruimtelijke Ontwikkeling en Volkshuisvesting (1995). *Eilandelijk Ontwikkelingsplan Curaçao 1995, deel 1 en 2*, Curaçao.

Ecorys Nederland BV (2011). *A sustainable future for Curacao, Strategic Options for ISLA and the ISLA site*, Rotterdam.

Fotomatiko del Caribe n.v. (2004), *The Werbata Maps – 2*, Curaçao, [www.curassow.com](http://www.curassow.com)

Harrie VISTA Verstappen (1998). *The Werbata Maps, Curacao*, [www.vrcurassow.com](http://www.vrcurassow.com)

Hartog, Dr. J., *Curaçao, deel 1* (tot 1816)

Hartog, Dr. J., *Curaçao, deel 2* (na 1816)

Hartog, Dr. J., *Curaçao, zijn geschiedenis in het kort*

Langenfeld, E. *Plantage, tuinen en ‘kanoekjes’ met hun eigenaren tussen 1780 en 1885*.

Lee, T. drs. van der, *Plantages op Curaçao en hun eigenaren (1708 – 1845)*



---

Palm, J. Ph. De (redactie, met bijdragen van G. Abbad et al.) (1985). *Encyclopedie van de Nederlandse Antillen*, Zutphen, De Walburg Pers.

Refineria Isla. *Brochure Curaçao Terminal*

Regering van Curacao (2012). *Plan van Aanpak Isla Raffinaderij*

Renkema, W.E. (1981). *Het Curaçaose Plantagebedrijf in de negentiende eeuw*

Schellekens, J. (2012). *De rijke geschiedenis van Curacao. De zee, handel en scheepvaart*, Amsterdam, Carib Publishing /B.V. Uitgeverij SWP.

Sluis, M. (2008). *Zoutrif*, Amsterdam, KIT Publishers

Universiteit van de Nederlandse Antillen (1986). *Nos Futuro, Wegen naar een toekomst voor de Nederlandse Antillen*, Zutphen, De Walburg Pers.

Websites:

[www.curacaopictures.com](http://www.curacaopictures.com), [www.ktktugs.com](http://www.ktktugs.com), [www.Gobiernu.cw](http://www.Gobiernu.cw), [www.refineriadikorsou.com](http://www.refineriadikorsou.com),

---

## Colofon

### Buurtprofiel Meiberg

**Teksten:**

RE-SETConsult

**In opdracht van:**

Ministerie SOAW

**Foto's:**

RE-SETConsult

**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**