



Vooronderzoek aanpak knelpunten Caracasbaaiweg

Curaçao, april 2011

Colofon

Opdrachtgever

Overheid Curaçao

Dienst Ruimtelijke Ontwikkeling en Volkshuisvesting (DROV)

Projectteam opdrachtgever

Lionel Janga (DROV, projectcoördinator)

Mirjam Jonker (DROV)

Frensel Mercilia (DOW)

Sherwin Josepha (DOW)

Rignald Christina (OV)

Edward Hodge (KPC)

Projectteam IndigoBlue Consult

Sharon Isenia (projectleider)

Elly Hellings (onderzoek)

Shamir Welvaart (interviews)

Dale-Allen Arrundell (interviews)

Emilene Cooper (interviews)

Stephanie Curie (interviews)

Indigo*Blue
consult

Inhoudsopgave

Achtergrondinformatie	7
Onderdeel 1: Inventarisatie verkeersdeelnemers	11
Onderdeel 2: Inventarisatie verkeersintensiteit en aanrijdingen	15
Onderdeel 3: Herkomst-bestemmingsonderzoek	23
Onderdeel 4: Inventarisatie kwaliteit wegennet	35
Onderdeel 5: Inventarisatie personenvervoer en rijroutes	39
Onderdeel 6: Inventarisatie sociaal-demografische & toeristische gegevens	45
Onderdeel 7: Inventarisatie verkavelingsplannen en plannen voor toeristische ontwikkeling	49
Onderdeel 8: Inventarisatie bedrijven / werkfuncties	53
Onderdeel 9: Functioneel-ruimtelijke ontwikkelingen in de regio Caracasbaaiweg	57

Achtergrondinformatie

Achtergrond en aanleiding

De sterke toename in de afgelopen 15 jaar van woningbouw, toeristische projecten en de totstandkoming van een groot recreatiegebied, in en rondom de gebieden Caracasbaai, Jan Thiel, Brakkeput, Cas Grandi, Jan Sofat, Bottelier, Zuurzak en omstreken heeft gezorgd voor steeds meer mobiliteit en verkeersdruk op de Caracasbaaiweg. De toenemende mobiliteit en verkeersdruk versus de beperkte verwerkingscapaciteit heeft nadelige effecten op de doorstroming en afwikkeling van het verkeer op de Caracasbaaiweg. De Caracasbaaiweg is een zeer belangrijke verkeersader, die de zuid-oostelijk gelegen gebieden/wijken van het eiland verbindt met de stadsring rond het Schottegat en Saliña.

De huidige, maar ook de in de nabije toekomstig verwachte verkeerssituatie, vormt bij ongewijzigde planning en beleid een ernstige bedreiging voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling en benutting van het potentieel van de betreffende gebieden in en rondom Caracasbaai met betrekking tot, werken, toerisme en recreatie. Een knelpunt is het feit dat de nodige infrastructuur voor het creëren van een katalyserend effect ontbreekt. Veilige en optimale doorstroming van het verkeer aan de oostkant van het eiland is een vereiste voor het kunnen realiseren van een aantal geplande en/of reeds in uitvoering zijnde (private) projecten. Ook

is het zaak het momentum in de toeristische groei niet verloren te laten gaan. Gebrek aan doorstroming vormt momenteel een knelpunt voor de ontwikkeling van zowel de toeristische gebieden als de woonwijken aan de oostkant van Curaçao. Het in het SEI opgenomen onderzoeksproject E-45 is gericht op het formuleren van de nodige concrete aanbevelingen om deze situatie in de toekomst te verbeteren.

Het gehele verkeersonderzoek bestaat uit vier fasen:

1. Een vooronderzoeksfase, gericht op het verzamelen van relevante onderzoeksgegevens.
2. Een analytische fase, waarin de vooronderzoekgegevens worden beschouwd.
3. Een fase waarin een ontwikkelingsvisie wordt ontvouwd, die uitmondt in diverse scenario's.
4. Een eindfase, waarin concrete oplossingen worden aangedragen.

Doel van het verkeersonderzoek

De bedoeling is de herkomst en bestemming van verkeersverplaatsingen van het gemotoriseerd verkeer, collectief personenvervoer en het achterliggende verplaatsingsmotief (werk, school, sociaal/recreatief, boodschappen/ winkelen, etc.) van de verkeers-

deelnemers aan de Caracasbaaiweg en omstreken in kaart te brengen.

Opdrachtschrijving onderzoeksfase 1

De onderzoeksopdracht aan IndigoBlue Consult betreft het als externe ondersteuner realiseren van fase 1: het ontplooiën van de nodige activiteiten met betrekking tot de verzameling van relevante onderzoeksgegevens binnen de in de ToR genoemde zes onderzoeksonderdelen.

Het doel van deze inventarisatie is het verzamelen van bruikbare gegevens en data ten behoeve van de aanpak van knelpunten in het verkeer aan de Caracasbaaiweg. De verzamelde inventarisatiegegevens zullen in een vervolgstadium gebruikt worden als basisinformatie voor de uitvoering van een gedegen analyse van de huidige verkeers- en vervoerssituatie aan de Caracasbaaiweg en de voor de Caracasbaaiweg relevante gebieden. Op basis van deze analyse zullen korte en (middel)lange termijn oplossingen voor de gesignaleerde problematiek gedaan worden, eventueel gecombineerd met externe maatregelen.

Afbakening plangebied / onderzoeksobject ‘Caracasbaaiweg’

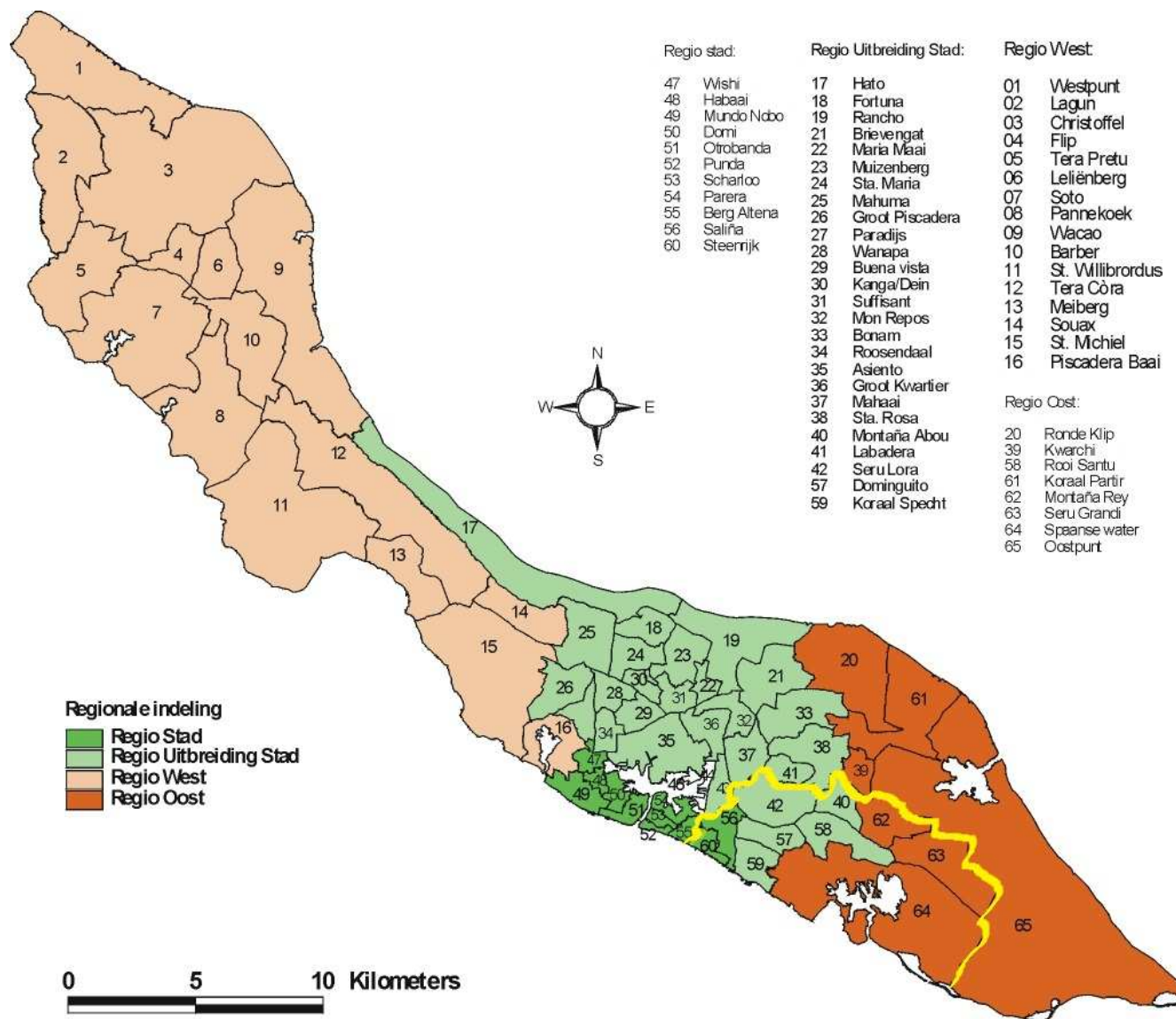
Het plangebied bevat 10 geocodezones: 40 Montaña Abou (5507), 42 Seru Lora (5509), 56 Saliña (5523), 57 Dominguito (5524), 58 Rooi Santu (5525), 59 Koraal Specht (5526), 60 Steenrijk (5527),

62 Montaña Rey (6502), 63 Seru Grandi (6503) en 64 Spaanse Water (8001). Aannemelijk is dat de meeste verplaatsingen in deze regio gebeuren door de inwoners zelf. Daarnaast zijn er verplaatsingen van buiten het plangebied, door personen die elders wonen maar voor een of ander motief deze regio bezoeken. Beide doelgroepen zijn in dit onderzoek meegenomen. Het weggedeelte vanaf “Auto City” bij Saliña tot aan het kruispunt bij de kerk van Janwe heet in werkelijkheid Nieuwe Caracasbaaiweg. Voor dit onderzoek wordt het totale weggedeelte, lopend vanaf de rotonde bij “Auto City” tot aan het strand van Caracasbaai, gemakshalve ‘Caracasbaaiweg’ genoemd. De populatie van deze 10 geocodezones samen wordt, op basis van cijfers van het Centraal Bureau voor Statistiek (CBS) van 2001¹ geschat op ongeveer 9.059 huishoudens, met in totaal 27.177 inwoners. Meer gedetailleerde demografische gegevens zijn terug te vinden in hoofdstuk 7.

Toegepaste onderzoeksmethoden

Om aan de gevraagde informatie te kunnen voldoen zijn door IndigoBlue Consult verschillende onderzoeksmethoden toegepast. Er zijn verkeerstellingen uitgevoerd bij enkele kruispunten van de Caracasbaaiweg en door middel van een huis- en stratenquête is onderzoek gedaan naar verplaatsingsmotieven en verplaatsingsgedrag. Aanvullend daarop is een inventarisatie gemaakt van relevante functies en/of activiteiten die zich afspelen zowel

¹ Centraal Bureau voor Statistiek (www.cbs.an)



Bron: Censusatlas 2001, Curaçao, Nederlandse Antillen

binnen als buiten het plangebied en die van invloed zijn, of kunnen zijn, op het verkeer en vervoer op de Caracasbaaiweg. Zo zijn er gegevens over scholen, hotels en andere relevante verkeers-

aantrekkende voorzieningen verzameld. Een schematisch overzicht van de uitgevoerde activiteiten en de daarbij betrokken informanten ziet er als volgt uit.

	Uitgevoerde onderzoeksactiviteiten	Samenwerkingspartners / [informatiebronnen]
1.	Algemene oriëntatie & inventarisatie verkeersdeelnemers c.q. type voertuigen	DROV [literatuur, foto's en observatie]
2.	a. Verkeerstellingen om informatie te verkrijgen over de verkeersintensiteit per wegvak op diverse tijdstippen en meetpunten (verkeerslichten, kruispunten). b. Inventarisatie aanrijdingen/ "black spots"; het in kaart brengen van het aantal aanrijdingen dat de afgelopen jaren heeft plaatsgevonden op diverse kruispunten met de Caracasbaaiweg.	DOW KPC en CRS
3.	Een huis- en straatenquête om informatie te verkrijgen over de verplaatsingen van bewoners en passanten en de herkomst en bestemming van de verkeersdeelnemers.	
4.	Het op een rij zetten van informatie over de kwaliteit van het wegennet in het plangebied, waaronder Caracasbaaiweg, Seru Loraweg, Dr. Maalweg, Anasaweg, Weg naar Montaña, Kaminda Bruderman di Brakapoti en Kaya Damasco.	DOW
5.	Het verzamelen van openbaar vervoergegevens, waaronder de diverse routes, de capaciteit van deze routes en de intensiteit van het gebruik.	Afdeling OV en ABC
6.	Het verzamelen van informatie over het aantal inwoners in de regio, het aantal woningen en het aantal hotelkamers.	CBS [Census 2001], DROV, CTB, CHATA [STMP]
7.	Het op een rij zetten van informatie over de (verkavelings-) plannen, evenals de plannen voor toeristische ontwikkelingen in het plangebied.	DROV CTB, CHATA [STMP]
8.	Inventarisatie bedrijven in de vorm van functiekaarten.	DROV [functiekaarten]
9.	Beschrijving van functioneel-ruimtelijke ontwikkelingen in de regio Caracasbaaiweg.	

Onderdeel 1: inventarisatie verkeersdeelnemers

Algemeen

Grofweg kan verkeer onderscheiden worden in twee hoofdgroepen, langzaam en snel verkeer. Onder langzaam verkeer worden voetgangers en fietsers verstaan, snel verkeer betreft het gemotoriseerd verkeer. Voor dit verkeersonderzoek is alleen gekeken naar snel verkeer en is langzaam verkeer buiten beschouwing gelaten. Binnen het snel verkeer kunnen de diverse typen voertuigen onderverdeeld worden in de volgende hoofd- en subcategorieën.

Tabel 1.1: overzicht type verkeersgebruikers / voertuigen

code	type voertuig
A	personenautovervoer
B	goederen & zwaar vervoer
C	collectief personenvervoer c1. (gesubsidieerd) openbaar personenvervoer c2. besloten (en niet gesubsidieerd) personenvervoer c3. overig busvervoer / groepsvervoer
D	overig personenvervoer

Er is een globale inventarisatie gedaan naar typologie van verkeersdeelnemers. Deze dient als basisinformatie voor de bepaling van de

opzet van de verkeerstellingen en van het Herkomst-Bestemmings-(HB-)onderzoek en is tevens als zodanig bruikbaar voor de uitvoering van het verkeersonderzoek in de vervolgfases 2 t/m 4, bij de analyse en het ontwikkelen van scenarios's, het formuleren van aanbevelingen en het kunnen definiëren van maatregelen. De modal split, de verdeling van de (personen-) verplaatsingen per vervoerwijze (modaliteit), kan zo nader geanalyseerd worden. De modal split in het verkeer wordt in de meeste gevallen op twee verschillende manieren bepaald: modal split naar voertuigkilometers en de modal split naar aantal verplaatsingen. Een voorbeeld voor een bepaalde vervoersrelatie is de volgende modal split: 75% met de auto, 8% met zwaar goederen vervoer en 17% met het openbaar personenvervoer.

2.2 “Quickscan” verkeerssituatie aan de Caracasbaaiweg

Op basis van regelmatige observaties en fotoseries, door IndigoBlue Consult gemaakt in de periode november / december 2010, is een inventarisatielijst opgesteld van de gesignaleerde vervoerstypes. Deze lijst geeft een zo breed mogelijke impressie weer van de voertuigtypen die zoal gebruikmaken van de Caracasbaaiweg. Tevens is een eerste knelpunteninventarisatie opgesteld.

Tabel 1.2: gespecificeerd overzicht type verkeersgebruikers / voertuigen op basis van Quickscan IndigoBlue Consult november/december 2010

code	typering voertuig	subtypering
A	personenautovervoer / licht vrachtvervoer	a. S.U.V. / Blazer b. S.U.V. / Blazer met aanhanger c. personenauto d. personenauto met (lichte) aanhanger e. brommobiel (gemotoriseerd voertuig met max. snelheid 45 km /uur f. pick-up g. bestelauto
B	goederen & zwaar vervoer	a. vrachtwagen b. bergingsvoertuig - kraan / takelwagen of wegsleepwagen - oprijwagen / "rollback" - lepelwagen c. tankwagen d. zware voertuigen Koninklijke Landmacht e. vrachtwagencombinatie - vrachtwagen met aanhangwagen - trekker met oplegger / containertrekker / bulkauto - trekker met tankoplegger f. bouwvervoer - (dump)truck / kiepwagen / 3-assige vrachtwagen met kieper - caterpillar
C	collectief personenvervoer	a. openbaar personenvervoer / gesubsidieerd vervoer - (grote) autobussen van het Autobusbedrijf Curaçao N.V. (lijndiensten) - kleine (max. 9 personen) en middelgrote (max. 15 personen AC-busjes (lijndiensten) b. besloten personenvervoer /niet gesubsidieerd vervoer - tourbus / touringcar - pendeldiensten (bijvoorbeeld tussen hotels en de binnenstad) - taxi c. overige busvervoer / groepsvervoer / leerling- of schoolvervoer
D	overig personenvervoer	a. snorfiets (max. snelheid 25 km/uur, helm niet verplicht) b. bromfiets (max. snelheid 45 km/uur, helm verplicht) c. motorfiets of brommer (max. snelheid 45 km/uur, helm verplicht) d. squad (4-wielige motorfiets of brommer, helm verplicht) e. motorfiets (aangegeven wegsnelheid, motorrijbewijs / helm verplicht)

Tabel 1.3: schema eerste knelpunteninventarisatie op basis van Quicksan IndigoBlue Consult in november/december 2010

nr.	knelpunten
1	Het snelverkeer op de Caracasbaaiweg wordt gekenmerkt door een grote mate van diversiteit in type voertuigen: er is diversiteit in profiel, lengte-, breedte- en hoogtematen van de voertuigen, in het toelaatbaar gewicht of de asbelasting en de draaicirkels van de voertuigen. Op dit moment is er geen fysieke scheiding in rijroutes tussen de verschillende verkeerssoorten in het plangebied, er is bijvoorbeeld geen aparte bus- of wegbaan voor het zwaar verkeer. Voor Curaçaose begrippen is de afwezigheid van gescheiden wegstructuren voor verschillende verkeerssoorten vrij normaal.
2	De grote mate van diversiteit aan type voertuigen impliceert een grotere moeilijkheidsgraad bij het ontwerp van een toekomstige nieuwe wegconstructie.
3	Het optreden van (bijna) conflictsituaties tussen vervoerstypes (groot versus klein, licht gemotoriseerd versus zwaar verkeer) maakt de situatie aan de Caracasbaaiweg niet altijd gemakkelijk toegankelijk
4	De Caracasbaaiweg wordt gebruikt voor zwaar vervoer van goederen en transport . Dit aspect is van invloed op de wegconostructie, het is van belang bij de reconstructie van een nieuw wegdek hier rekening mee te houden.

Onderdeel 2: inventarisatie verkeersintensiteit en aanrijdingen

Opzet verkeerstellingen

In het kader van het vooronderzoek zijn enkele verkeerstellingen uitgevoerd. Hiervoor is een aantal relevante kruispunten geselecteerd, waar door de verantwoordelijke overheidsdienst (DOW) telapparatuur is geplaatst. Op deze kruispunten is het aantal rijdende voertuigen per etmaal geteld, aan de hand waarvan de dagverkeersintensiteit van elke wegvak kan worden bepaald. Om een goed beeld te krijgen is telkens geteld op de drie drukste dagen in een week: dinsdag, woensdag en donderdag. Door breukproblemen van de gebruikte slangen is het niet gelukt in de onderzoeksperiode op meerdere kruispunten aan de Caracasbaaiweg te tellen. Op 4 kruispunten is dat wel het geval: het kruispunt Dr. Maalweg/Caracasbaaiweg, het kruispunt Janwe (Seru Loraweg/Dominguitoweg), Schubappelweg/Caracasbaaiweg en het kruispunt Kaminda Brudernan di Brakapoti/Caracasbaaiweg bij de tellingen te betrekken. Wel zijn, aanvullend op de nieuwe informatie, bij DOW beschikbare oude telgegevens van 2006 opgevraagd.

Resultaten verkeerstellingen

In onderstaand schema worden per kruispunt en telpunt de telgegevens weergegeven. Daar waar beschikbaar zijn eveneens de telgegevens van 2006 opgevoerd.

Tabel 2.1: overzicht verkeersintensiteit uitgesplitst naar kruis- en telpunten in 2006 en 2011

	Kruispunten en telpunten	gemiddelde intensiteit op werkdagen	
		nov 2006	feb/maart 2011
A	Dr. Maalweg/ Mechanicienweg		
	Telpunt 1: afslag Caracasbaaiweg – Dr. Maalweg		4.447
	Telpunt 5: richting Jan Thiel		11.412
	Telpunt 6: richting Mechanicienweg + afslag rechts		7.874
	Telpunt 7: afslag rechts Dr. Maalweg-Caracasbaaiweg		4.067
	Telpunt 8: afslag Caracasbaaiweg - Mechanicienweg		3.159
	Telpunt 9: komend vanaf Mechanicienweg		3.384
	Telpunt 10: afslag Mechanicienweg - Caracasbaaiweg		3.190
	Telpunt 11: afslag Caracasbaaiweg - Mechanicienweg		3.278
	Telpunt 12: richting AutoCity + afslag Mechanicienweg		18.181
	Telpunt A: afslag links Dr. Maalweg-Caracasbaaiweg		3.731

	Kruispunten en telpunten	gemiddelde intensiteit op werkdagen	
		nov 2006	feb/maart 2011
B	Seru Loraweg/ Janwe		
	Telpunt A (in 2006 telpunt 1): richting Auto City + afslag rechts	13.412	11.227
	Telpunt 5 (in 2006 telpunt 2): afslag rechts Caracasbaaiweg-Seru Loraweg	6.424	5.943
	Telpunt 1 (in 2006 telpunt 3): Janwe richting Seru Loraweg	6.105	5.893
	Geen telpunt (In 2006 telpunt 4): richting Jan Thiel, exclusief afslag Seru Loraweg	7.330	Geen telling uitgevoerd
	Telpunt 6 (in 2006 telpunt 5): Caracasbaaiweg richting Jan Thiel, incl. afslag naar links Seru Loraweg	10.074	9.996
	Telpunt 2 (in 2006 telpunt 6): Saturnustraaf richting Janwe	6.319	9.398
	Telpunt 7 (in 2006 telpunt 8): Seru Loraweg richting Janwe	4.641	11.736
C	Schubappelweg/ Caracasbaaiweg		
	Telpunt 1: afslag Caracasbaaiweg- Schubappelweg		1.341
	Telpunt 5: Schubappelweg richting Caracasbaaiweg		2.371
	Telpunt 6: richting Jan Thiel, inclusief afslag richting Schubappelweg		11.471
	Telpunt A: richting AutoCity, incl afslag Schubappelweg		12.637

	Kruispunten en telpunten	gemiddelde intensiteit op werkdagen	
		nov 2006	feb/maart 2011
D	Anasaweg/ Caracasbaaiweg		
	Telpunt 5: Anasaweg richting Amandelweg	4.236	
	Telpunt 6: richting AutoCity, incl. afslag Anasaweg	10.308	
E	Mamayaweg (niet geteld, hier vindt een reconstructie plaats)		
F	Kaminda Duvert "Boy" Nicolina/ Weg naar Montagne		
	Telpunt 3: richting Caracasbaaiweg	6.653	
	Telpunt 4: richting AutoCity	13.201	
G	Weg naar Rooi Santu		
	Telpunt 1: richting Caracasbaaiweg	2.514	
H	Kaminda Brudernan di Brakapoti		
	Telpunt 1: richting Kaminda Brudernan di Brakapoti		3.399
	Telpunt 2: richting Caracasbaaiweg		3.202
	Telpunt 5 (in 2006 telpunt 2): Jan Thiel richting AutoCity	4.428	8.734
	Telpunt 6: richting Jan Thiel, incl afslag Kaminda Brudernan di Brakapoti		7.373

Een kleine vergelijking van datagegevens toont bij telpunt 5 van kruispunt Kaminda Brudernan di Brakapoti een substantiële stijging, namelijk bijna een verdubbeling van het aantal. In 2006 zijn hier 4.428 passerende voertuigen geteld, in 2011 was dat 8.734 voertuigen per etmaal. Het betreft hier verkeer dat uit Jan Thiel richting AutoCity op Saliña rijdt. Dat zou de indruk bevestigen dat het verkeer aan de Caracasbaaiweg de afgelopen 5 jaar aanzienlijk drukker is geworden.

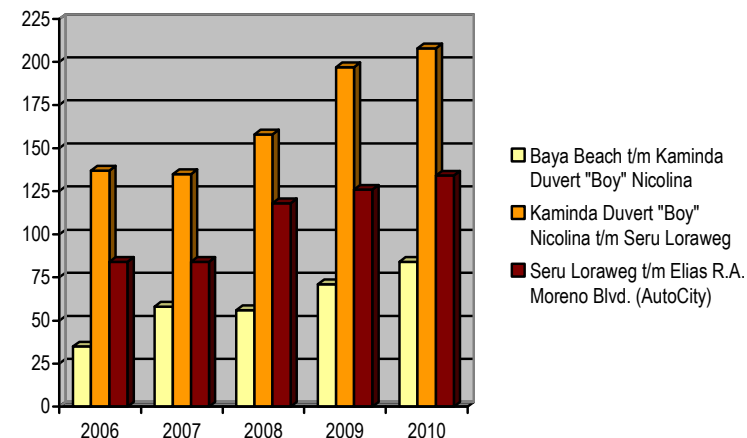
Inventarisatie aanrijdingen

Op Curaçao is Curaçao Road Services (CRS) actief als orgaan dat bij verkeersongelukken ten behoeve van verzekeringen ter plaatse een rapport opstelt. Op basis van door CRS aangeleverde informatie inventariseert Korps Politie Curaçao (KPC) de verkeersongelukken². IndigoBlue Consult heeft KPC gevraagd om de beschikbare data van de afgelopen 5 jaar. In de volgende grafiek is een overzicht terug te vinden van het aantal aanrijdingen per jaar, waarbij de Caracasbaaiweg is opgedeeld in 3 weggedeelten:

1. Vanaf Baya Beach Club t/m Kaminda Duvert "Boy" Nicolina
2. Kaminda Duvert "Boy" Nicolina t/m Seru Loraweg
3. Seru Loraweg t/m verkeersplein Elias R.A. Moreno Bulevar (bij "AutoCity").

² KPC hanteert conform de verkeersverordening een andere definitie voor een aanrijding dan CRS waardoor de aantallen aanrijdingen bij KPC lager uitvallen

Grafiek 2.2 : aantal aanrijdingen Caracasbaaiweg, uitgesplitst naar jaar en weggedeelte



In totaal zijn er in 2006 op de totale Caracasbaaiweg, oftewel weggedeelte 1 t/m 3, 251 aanrijdingen geweest. Het aantal aanrijdingen neemt vervolgens elk jaar toe. Vooral in 2008 en 2009 zijn flinke stijgingen te zien, respectievelijk 25% en 18%, vergeleken met het jaar daarvoor. In 2010 is een totaal van 410 aanrijdingen in één jaar bereikt.

De meeste aanrijdingen in 2006 t/m 2010 hebben plaatsgevonden op het weggedeelte nr. 2, vanaf het kruispunt Kaminda Duvert "Boy" Nicolina tot en met het kruispunt bij de Seru Loraweg. De helft (50%) van alle aanrijdingen die de afgelopen 5 jaar hebben plaatsgevonden vinden op dit weggedeelte plaats. Daarmee kan dit weggedeelte als het meest onveilige deel van de Caracasbaaiweg

beschouwd worden. In absolute cijfers gezien is het aantal aanrijdingen gestegen van 128 naar 208 op jaarbasis.

Op weggedeelte nr. 1, vanaf Baya Beach Club tot aan Kaminda Duvert “Boy” Nicolina, hebben de minste aanrijdingen plaatsgevonden, variërend van 39 tot 68 aanrijdingen op jaarbasis. Tot slot, op weggedeelte nr. 3 tussen het kruispunt bij Seru Loraweg tot aan het verkeersplein Elias R.A. Moreno Bulevar zit het aantal aanrijdingen tussen weggedeelte nr. 1 en nr. 2 in. Hier schommelt het aantal aanrijdingen tussen 87 en 135 aanrijdingen per jaar.

Tabel 2.3: Gespecificeerd overzicht aanrijdingen per telpunt 2006 t/m 2010

Nr.	Locatie aanrijding	'06	'07	'08	'09	'10	totaal
Weggedeelte 1:							
1.	Baya Beach Club, Caracasbaai (strand)	3	3	5	5	3	19
2.	Rotonde Padernan Dominikano (*totaal is gecorrigeerd: 5 i.p.v. 4 op de kaart)	0	1	2	1	1	*5
3.	In-/ uitgang De Kleine Wereld App., Bar Restaurant en Marina	0	1	2	1	3	7
4.	T-kruising aan Kaya Damasco	2	3	2	2	1	10
5.	T-kruising aan Kaya Zjazjimein	0	0	4	0	1	5
6.	T-kruising aan Kaya Kokada	1	1	3	3	0	8
7.	In-/ uitgang Laguni Sol Apartments	1	2	0	0	0	3
8.	T-kruising, in-/ uitgang Marbella Estate, Acropolis Caribe (plantenverkoopzaak)	3	4	4	4	5	20

Nr.	Locatie aanrijding	'06	'07	'08	'09	'10	totaal
9.	T-kruising Kaminda Brudernan di Brakapoti	3	8	5	12	9	37
10.	Kabuja Snack, Tam Consultants	2	3	3	8	4	20
11.	T-kruising met een weg z/n, Höfi Granviel, Equus Signs	1	1	0	5	4	11
12.	Caribbean Cargo Services/ Caribbean Moving Services, Kaya Emplifayer	2	2	3	3	5	15
13.	Pizzeria Il Forno, Chinese snack	0	0	2	0	1	3
14.	Kaminda Rooi Santoe	7	9	7	4	16	43
15.	In-/ uitgang Villapark Zuurzak	2	2	4	3	0	11
16.	Kaminda Duvert “Boy” Nicolina	12	13	14	17	14	70
Subtotaal weggedeelte 1:		39	53	60	68	67	287
Weggedeelte 2:							
17.	Weg naar Sorsaka Inn/ Scherpenheuvel	3	3	6	0	7	19
18.	Voormalig huis van de Gezaghebber, Botika en dokterskamer Sorsaka	3	8	8	5	7	31
19.	Gasora Vanddis; gasoline station, snack en ATM-MCB, Lighthouse Boat Services	14	11	12	15	17	69
20.	UTS/ Hollandsche Bakkerij/ Gourmet Take Out/ Caribbean Fasteners (nieuwbouw)	0	0	0	1	18	19
21.	In-/ uitgang kerkhof Bottelier, Wasserette Het Washok/ JJ Store/Aquarium Pet Store/ Marshe Caracasbaai/ Mané Bo Ke Sneek, Van Olst Real Estate/ Design Studio Sprock BV/ Scheper Attorneys at Law	0	1	3	8	8	20
22.	T-kruising aan Anasaweg, Napa Auto Parts, Movie Box, ATM-RBTT bank, Bijna Thuis Restaurant	17	19	18	22	32	108

Nr.	Locatie aanrijding	'06	'07	'08	'09	'10	totaal
23.	T-kruising aan Lunaparkweg, Redlum woodzz design/ Garage Luna park, Animal Party Restaurant en Island Water World	0	4	9	3	8	24
24.	T-kruising aan Bronsweg, Rest. Lunapark, Hong Xin Mini-Market/ Cafeteria Libanesa/ ATM-SFT bank/ Rock a Video/ Soul Spa	2	4	8	12	7	33
25.	Mr. Carwash/ Container opslag, Botica Janwe, ATM-MCB, Sentro Medico Caracasbaai	9	7	10	17	11	54
26.	Kruispunt aan Schubappelweg, Beads-Kralen, Orange Estate, Vreugdenhill Supermarket, Budget Marine/ ATM-BDC, Robbie's Lottery, "Truki di pan Stoba"	14	13	10	16	13	66
27.	Dijtham Tools & Fasteners	9	7	10	17	11	54
28.	T-kruising Shimarucuweg	0	4	10	8	12	34
29.	Nos Anker Snack, Toko San Jose	5	8	6	12	10	41
30.	T-kruising aan Mahokweg, G&H Car Rental, Joy Gallery, Moo's	6	4	5	8	7	30
31.	T-kruising aan Awakatiweg, Esther Building/ Botica Dominiguito/Does Travel, MosaNicia, Notaris Kleinmoedig & Naaldijk	9	10	10	14	9	52
32.	T-kruising aan Guyabaweg, Hardin di Salu/ Cooper Tires/ Sure Lottery, ABC Marine (outboard engines), Brake Shop	23	11	14	16	19	83
33.	Kruising Seru Loraweg, kerk van Janwe/Margaretha College, Bar & Restaurant Ho Wah, El Toro BBQ (snack), Girobank, Casa Lidia, Optica Select, Hua-Jiant Mini-Market, Joe Black Lottery	14	17	15	24	12	82
Subtotaal weggedeelte 2:		128	131	154	198	208	819

Nr.	Locatie aanrijding	'06	'07	'08	'09	'10	totaal
Weggedeelte 3:							
34.	Tauro Motors, Better Deals <Veel achterop aanrijdingen>	11	3	11	3	17	45
35.	Larry's Grill & Bar, Florida Express/ kerk "Tura To New Life" <Vergelijkingspunt; geen aanrijdingen>	0	0	0	0	0	0
36.	T-kruisingen aan Ceresstraat/ Junostraat, Best Buy Supermarket, Hyundi Crown Automotives, Hector Henriquez B. Inc.	14	17	23	29	24	107
37.	Ingang van de Oude Caracasbaaiweg, The Ribs Factory	0	2	0	1	0	3
38.	T-kruising aan Architectenweg, De Koksmat, M-Tech	7	8	3	15	21	54
39.	AirCare (Car air conditioning)/ CuraPex/ China Dry Cleaning, Gimmiks, uitgang Saliña Carwash	13	12	22	10	10	67
40.	Kruising aan Dr. Maal-/ Mechaniciensweg, Gasoline station Pablo Frederik, Ladco Real Estate, zetelgebouw MAN Leegstand terrein (voormalig pretpark Saliña Fiesta Park)	23	22	33	32	31	141
41.	Gulden Tulip Business Center/ Dai Xin Restaurant Bar/ D-con, Panaderia en Banket Bakkerij Majestic, Leanez Building/ Attire Women/ Outlet United Benetton/ Elite Dry Cleaning, Mister & Miss Exclusive (voormalig Madona kledingzaak), Highlights, Martina Plumbing & Hardware Store, Hui-Hang Mini-Market/ Saliña Food Mart, Triple AAA Lottery/ Kitchen Delight/ Pinturas Uno	7	5	12	15	19	58

Nr.	Locatie aanrijding	'06	'07	'08	'09	'10	totaal
42.	Verkeersplein Elias R.A. Moreno Bulevar, AutoCity, United Colors of Benetton, Changes, The Wine Factory, Atrium/ leegstand unit (voormalig kledingszaak Folio)/ Lobster House, Meubleria di Credito NV/ Tropical Souvenir Gifts	9	11	12	20	13	65
Subtotaal weggedeelte 3:		84	80	116	125	135	540
Totaal weggedeelte 1 t/m 3		251	264	330	391	410	1646

Op sommige lokaties is de toename van het aantal aanrijdingen waarschijnlijk gerelateerd aan de functiewijzigingen van panden langs de weg. Als bijvoorbeeld gekeken wordt naar de lokatie nr. 20, UTS/Hollandsche Bakkerij/Gourmet Take Out/Caribbean Fasteners, is het directe effect van nieuwbouw waarneembaar. Tussen 2006 t/m 2008 vonden hier 0 aanrijdingen plaats, maar in 2009 en 2010 is opeens een stijging te zien van respectievelijk 1 en vervolgens 18 aanrijdingen in één jaar. Een ander voorbeeld betreft lokatie nr. 38, de T-kruising aan de Architectenweg. Hier valt op, dat de komst van een nieuwe zaak (elektronica zaak M-Tech) samenvalt met een sterke stijging in het aantal aanrijdingen in 2009 en 2010, respectievelijk 15 en 21 aanrijdingen per jaar. In 2006 t/m 2008 lagen de aantallen veel lager, respectievelijk 7, 8 en 9 aanrijdingen. Hoewel niet direct een causaal verband vastgesteld kan worden, lijkt een relatie wel voor de hand liggend. Nader onderzoek is op zijn plaats.

Op basis van de verzamelde gegevens over het aantal aanrijdingen is het mogelijk een “ranking” te maken van de meest verkeersonveilige plekken op de Caracasbaaiweg.

Tabel 2.4: Top 5 verkeersonveilige plekken Caracasbaaiweg periode 2006 t/m 2010

Rang-orde	Nr.	Locatie aanrijding	Aantal aanrijdingen 2006 t/m 2010
1.	40	Kruising Dr. Maalweg/ Mechanicienweg	147
2.	22	T-kruising aan Anasaweg	108
3.	36	T-kruisingen aan Ceresstraat/ Junostraat	107
4.	32	T-kruising aan Guyabaweg	83
5.	33	Kruising Janwe aan Seru Loraweg	82

Bron: inventarisatiekaart KPC – Afdeling Bureau Verkeerstoezicht en Techniek, maart 2011

Op het kruispunt Dr. Maalwegweg/Mechanicenweg komen de meeste aanrijdingen voor, namelijk een totaal van 147 aanrijdingen in een tijdsperiode van 5 jaar (2006 t/m 2010). Dit kruispunt ligt in het zeer drukke werkgebied van Willemstad, Saliña. Aan dit kruispunt en in de directe omgeving ervan zijn diverse zaken gelegen, zoals Benzinestation Pablo Frederik, Ladco Real Estate NV, zetelgebouw MAN (voormalige kledingzaak Gazini) en een leegstaand terrein dat tot verkort werd gebruikt werd als een pretpark (Saliña Fiesta Park). Twee secundaire hoofdwegen kruisen elkaar hier, beide bestemd als verbinding tussen de grote stadswijken. Conform de verkeersplanning van het Eilandelijk Ontwikkelingsplan Curaçao uit 1995 (afgekort EOP) hebben deze wegen voornamelijk een verkeersfunctie en is de verblijfsfunctie van ondergeschikte aard.

De afgelopen jaren zijn ter hoogte van lokatie nr. 22 aan de T-kruising met de Anasaweg voormalige woonpanden (tot ongeveer 2006) van functie veranderd. Tegenwoordig is hier een autozaak, Napa Auto Parts, gevestigd, evenals andere zaken zoals Movie Box, ATM-RBTT bank en Bijna Thuis Restaurant. Deze functiewijzigingen hebben hun invloed op het verkeer en de aantallen aanrijdingen. Per jaar zijn er tussen de 17 en 32 aanrijdingen geweest ter hoogte van deze lokatie. Voor het openbaar vervoer wordt door Autobusbedrijf Curaçao (ABC) van grote autobussen gebruik gemaakt op de rijroute die via de Anasaweg loopt richting of vanaf Punda. Het betreft de buslijndienst 6a: Punda - Caracasbaai. Volgens de verkeersplanning van het Eilandelijk Ontwikkelingsplan Curaçao zou de Anasaweg in 1995 een tertiaire hoofdweg zijn. Tertiaire hoofdwegen zijn volgens het EOP (1995) bestemd voor de verbinding van kleinere stadswijken, buurten en kleinere dorpskernen en hebben een gemengde verkeers- en verblijfs-functie. Deze situatie is niet meer actueel, momenteel wordt er gewerkt aan de actualisatie van het EOP.

Er gebeuren ook opvallend veel aanrijdingen aan de T-kruisingen van de Ceresstraat/Junostraat/Caracasbaaiweg. Dit komt met name door weggebruikers die bij Best Buy Supermarket inkopen gaan doen en verkeerspassanten die van deze straten en/of wegen gebruik maken. Hetzelfde geldt voor de T-kruising aan de Guyabaweg en het kruispunt aan de Seru Loraweg bij de kerk van Janwe.

Niet alleen de Caracasbaaiweg ziet zich geconfronteerd met een toename van het aantal verkeersongelukken, dat is op heel Curaçao het geval.

Tabel 2.5: overzicht verkeersongelukken en –slachtoffers Curaçao 2002 t/m 2008

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Aantal verkeersongelukken	6.404	7.207	7.876	8.507	8.480	9.225	10.370
Met ambulance vervoerd	1.153	1.095	1.033	899	1.037	985	958
In het ziekenhuis opgenomen (N)	205	176	194	160	243	268	259
In het ziekenhuis opgenomen (%)	17,8%	16,1%	18,8%	17,8%	23,4%	27,2%	27,0%
Aantal verkeersdoden	22	26	30	16	25	23	18
Man	20	20	27	14	21	18	10
Vrouw	2	6	3	3	2	5	8

Bron: CBS, Tijdschrift Modus Statistisch Magazine. Jaargang 9 nummer 2+3. Artikel 6, Verkeer en verkeersveiligheid. Curaçao april 2010; Vereniging Veilig Verkeer Curaçao en Curaçao Road Services.

Door CRS en Vereniging Veilig Verkeer Curaçao (VVV) Curaçao worden alle personen als slachtoffer gezien die met een ambulance zijn vervoerd. Opgemerkt dient te worden dat dit een andere benadering is dan door de politie wordt gehanteerd in het kader van de wegverkeersverordening. Dit bemoeilijkt de vergelijkbaarheid van de cijfers. De wet kent het begrip verkeersongevallen niet, maar het begrip verkeersaanrijdingen. Duidelijk is wel dat

tussen 1997 en 2008 het aantal geregistreeerde ongevallen ruimschoots is verdubbeld.

Door CBS is op basis van dezelfde gegevens van CRS en VVVC eveneens geregistreerd op welke wegen in 2006 zich de meeste verkeersongevallen hebben voorgedaan. Op deze lijst staat de Caracasbaaiweg op nr. 5³.

Tabel 2.6: Top 10 locaties verkeersongevallen in 2006 op Curaçao

Rangorde	Locatie	Aantal verkeersongevallen
1.	Weg naar Westpunt	307
2.	F.D. Rooseveltweg	273
3.	Santa Rosaweg	247
4.	Schottegatweg Noord	251
5.	Caracasbaaiweg	232
6.	Winston Churchillweg	205
7.	Schottegatweg Oost	193
8.	Jan Noorduynweg	178
9.	Salina	165
10.	Gosieweg	139

Bron: CBS, Tijdschrift Modus Statistisch Magazine. Jaargang 7 (2008) nummer 4/ Jaargang 8 (2009) nummer 1. Artikel Verkeer en verkeersveiligheid. Curaçao april 2010; Vereniging Veilig Verkeer Curaçao en Curaçao Road Services.

³ Het verschil in het aantal verkeersongevallen in 2006 in tabel 2.6 en 2.3 heeft te maken met het feit dat de verschillende instanties een andere definitie / benaming voor verkeersongevallen en aanrijdingen hanteren en de begrenzing van de Caracasbaaiweg. In dit vooronderzoek is een ruimere definitie van Caracasbaaiweg gehanteerd dan in tabel 2.5 en 2.6 het geval is.

Onderdeel 3: herkomst-bestemmingsonderzoek

Opzet herkomst-bestemmingsonderzoek

Om gegevens te verzamelen over het verplaatsingsgedrag binnen het plangebied en de motieven achter de verplaatsingen zijn twee enquêtes opgezet: een huis- en een straatenuquête. Het verschil tussen de huis- en straatenuquête is de doelgroep en de daarop enigszins aangepaste vragenlijst. De huisenuquête is gericht aan alle huishoudens in het plangebied, uitgaande van de aanname dat de inwoners van het plangebied verantwoordelijk zullen zijn voor het grootste gedeelte van de verplaatsingen. De straatenuquête is gericht op elke willekeurige gebruiker van de Caracasbaaiweg, ongeacht de woonlocatie. Beide enquêtes zijn uitgevoerd in februari 2011. Met de uitkomsten uit de enquêtes is het mogelijk bepaalde patronen in verplaatsingsgedrag en verplaatsingsmotieven te ontdekken.

Opzet huisenuquête

Alle 12.586 huishoudens⁴ woonachtig in de 10 geocode zones van het plangebied hebben een schriftelijke uitnodiging in de brievenbus ontvangen om aan de huisenuquête deel te nemen. De uitnodiging is opgesteld op logopapier van Land Curaçao / Dienst

⁴ Dit aantal is afkomstig uit het adressenbestand van de Post N.V. die de uitnodiging voor de enquête huis aan huis verspreid heeft, het verschil met het aantal huishoudens in hoofdstuk 7 heeft te maken met het feit dat daar de meest recente data van CBS uit 2001 zijn gebruikt.

Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting, zowel in het Papiaments als het Nederlands. De huis-aan-huis-verspreiding is door de Post N.V. verzorgd. Naast achtergrondinformatie over het onderzoek is de bewoners van de huishoudens een uitleg gegeven hoe ze aan de enquête kunnen meedoen en op welke website de vragenlijst gevonden kan worden. Ter ondersteuning is een algemeen persbericht uitgegaan naar kranten, radio- en t.v. stations. Er is veel media aandacht geweest, alle kranten hebben het persbericht geplaatst, in sommige gevallen uitgebreid met een interview met de projectleider van IndigoBlue Consult, die eveneens in enkele tv en radioprogramma's een toelichting heeft gegeven.

Helaas hebben zich wel enkele technische problemen voorgedaan waardoor sommige mensen moeilijk de website met de vragenlijst konden bereiken. Nadat problemen in de vragenlijst en bij de server die de vragenlijst host waren uitgesloten bleek er sprake van een DNS probleem, wat speelt bij sommige internetproviders op Curaçao en waardoor personen die deze internetprovider(s) gebruiken een foutmelding krijgen als ze de website willen openen. IndigoBlue Consult is in overleg getreden met een internetprovider en heeft ook op andere manieren geprobeerd de toegankelijkheid te vergroten, o.a. door een directe link te plaatsen op haar eigen website. Onduidelijk is of en hoe groot de gevolgen hiervan zijn

geweest voor de uiteindelijke respons. Omdat op Curaçao de internetdichtheid niet zo groot is vergeleken met bijvoorbeeld Nederland of andere Westerse landen betekent het gebruik van een digitale vragenlijst een belemmering voor een bepaalde groep respondenten. Met ongeveer 80% van de Nederlandse bevolking online zit Nederland in de top 3 van de wereld. Op Curaçao is geen actueel percentage ten aanzien van internetdichtheid bekend. Het meest recente onderzoek is uitgevoerd door Bureau Telecommunicatie en Post in 2009, op dat moment is er sprake van een internetdichtheid op Curaçao van ongeveer 45 - 50%. Er zijn geen data bekend per wijk, waardoor onbekend is of dit percentage ook voor het plangebied geldt. Internet is groeiende op het eiland en bovendien is aannemelijk dat sommige mensen weliswaar thuis geen internet hebben, maar via werk of andere ingangen wel toegang tot internet hebben. Om de groep die geen of moeilijk directe toegang heeft tot internet toch de kans te geven de vragenlijst in te vullen is op 2 zaterdagmiddagen telkens in 2 buurtcentra (Janwe, Koraal Specht, Rooi Santu en Montaña) in het plangebied een situatie gecreëerd waarbij mensen onder begeleiding de vragenlijst in konden vullen. Hoewel daar niet in grote getalen gebruik van is gemaakt zijn bij elk buurtcentrum tussen de 4 en de 10 personen verschenen. De vragenlijst was actief van maandag 14 t/m zondag 27 februari 2011. Na afsluiting zijn alle data uit het computerprogramma LimeSurvey geëxporteerd naar Excel om frequentie- en kruistabellen aan te maken.

Resultaten huisenquête

In totaal hebben 896 respondenten de huisenquête ingevuld. Niet alle vragenlijsten waren bruikbaar omdat geen vragen waren ingevuld of relevante informatie ontbrak. Dat was bij 33 vragenlijsten het geval, de overige 863 vragenlijsten zijn wel bruikbaar voor de analyse.

Tabel 3.1: overzicht respondenten huisenquête, uitgesplitst naar woonbuurt in plangebied

	Naam woonbuurt	N	%
40	Montana Abou	53	6.1
42	Seru Lora	112	13.0
56	Salina	47	5.4
57	Dominguito	88	10.2
58	Rooi Santu	59	6.8
59	Koraal Specht	26	3.0
60	Steenrijk	21	2.4
62	Montana Rey	23	2.7
63	Seru Grandi	3	0.3
64	Spaanse Water	431	49.9
	totaal	863	100.0

Opvallend is dat bijna de helft van alle respondenten afkomstig is uit de zone Spaanse Water terwijl dit qua aantal huishoudens de kleinste zone is. De andere buurten zoals Seru Grandi, Montana Rey en Koraal Specht zijn in veel mindere mate vertegenwoordigd. Vergeleken met het totale aantal huishoudens in de respectievelijke zones (zie onderdeel 6, tabel 6.1) betekent dat

een erg hoge respons vanuit de zone Spaanse Water, namelijk 66,5%, oftewel $\frac{2}{3}$ van alle huishoudens uit deze zone heeft de huisenquête ingevuld. Bij de overige buurten varieert het responspercentage tussen de 2,5 en de 14,2%⁵, wat geen ongewone respons is voor een websurvey. Ook lijkt er duidelijk sprake te zijn van een ondervertegenwoordiging van respondenten afkomstig uit sociaal-economisch minder sterke buurten. Niet geheel onlogisch aangezien deze groep op Curaçao in veel mindere mate toegang heeft tot internet. Ook qua leeftijd en sekse is sprake van een enigszins onevenredige vertegenwoordiging: 44,1% van alle respondenten is vrouw, 55,9% is man. Voor wat betreft leeftijd valt op dat de groep 60+ vooral onder de mannen sterk is oververtegenwoordigd. Ongeveer $\frac{1}{3}$ van alle mannen die de enquête hebben ingevuld is ouder dan 60, bij de vrouwen is dat ongeveer 1 op de 5. Deze uitkomst betekent dat niet zonder meer sprake is van representativiteit van de uitkomst voor alle huishoudens, alhoewel het grote aantal totale respondenten wel een interessant totaalbeeld zal kunnen bieden.

Opzet straatenuquête

De straatenuquête is eveneens in digitale vorm opgezet. Om de mogelijkheid te hebben op locatie online vragenlijsten af te nemen, heeft IndigoBlue Consult met tabletcomputers gewerkt. Er zijn 4 interviewers ingezet die 2 aan 2 op locatie met een

tabletcomputer bij voorbijgangers de vragenlijst hebben afgenomen. De interviewers zijn van te voren geïnstrueerd over de inhoud van de vragenlijst en het gebruik van de tabletcomputer. De straatenuêtes zijn afgenomen van maandag 14 t/m vrijdag 25 februari 2011 op van te voren vastgestelde drukke, verkeersaantrekkende, locaties in het plangebied waaronder benzinepompen, supermarkten, scholen en een publiek strand.

Resultaten straatenuquête

In totaal hebben 858 respondenten de vragenlijst ingevuld op 8 verschillende locaties, 31 vragenlijsten waren niet bruikbaar omdat er niets was ingevuld of relevante informatie ontbrak. De analyse is dus verricht op basis van 827 bruikbare vragenlijsten.

Tabel 3.2. overzicht aantal respondenten per interviewlocatie

		N	%
1	Pomp Gasolin Gasora / Vanddis	203	24.5
2	Pomp Gasolin Hanenberg	218	26.4
3	Pomp Gasolin Pablo Frederik	119	14.4
4	St. Franciscus College	28	3.4
5	St. Margaretha College	29	3.5
6	Vreugdenhil Supermarkt	86	10.4
7	Best Buy Supermarkt	101	12.2
8	Caracasbaai (strand)	43	5.2
	TOTAAL	827	100.0

⁵ De zone Seru Grandi is hierbij vanwege het geringe aantal respondenten buiten beschouwing gelaten

Geïnterviewde knelpunten, ideeën en/of voorstellen van respondenten

Duidelijk is dat de verkeersproblematiek Caracasbaaiweg leeft. De media aandacht en de enquêtes zijn voor een aantal mensen de directe aanleiding geweest om rechtstreeks met IndigoBlue Consult contact op te nemen om ideeën, knelpunten en/of voorstellen te ventileren. De roep om concrete oplossingen binnen afzienbare termijn is groot. Ook een aantal bedrijven heeft gereageerd, mede naar aanleiding daarvan heeft IndigoBlue Consult het initiatief genomen met een groter aantal bedrijven, met name grote verkeerstaantrekkende voorzieningen zoals resorts, in het plangebied een gesprek aan te gaan. Men is gevraagd naar hun ervaringen en die van werknemers en tevens om kenbaar te maken welke knelpunten ze zien, welke (negatieve) effecten deze hebben op de bedrijfsvoering en of ze zelf mogelijke oplossingen zien. Aangezien deze groep respondenten (zowel spontane reactiegevers als gevraagde bedrijven) op willekeurige wijze zijn verkregen kunnen de uitspraken niet als representatief, maar wel als indicatief worden beschouwd. De resultaten geven weliswaar een persoonlijke, maar wel waarheidsgetrouwe schets van de algemeen beleefde verkeerssituatie.

Er is gekozen voor een zo letterlijk mogelijk weergave van de bevindingen van de respondenten. Dat betekent een grote variëteit in opvattingen en mogelijke oplossingen die soms tegenstrijdig zijn

aan elkaar of erg gevoelig liggen. De ene respondent kiest vanuit praktische overwegingen voor doortrekking van een weg langs de zee door de zoutpannen heen, de andere is hier vanuit natuur- en milieu overwegingen falikant op tegen. Samenvattend is het een aardig totaalbeeld van wat leeft bij een bevolkingsgroep die zich elke dag geconfronteerd ziet met de verkeersproblematiek op de Caracasbaaiweg.

Tabel 3.3: geïnventariseerde knelpunten en ideeën/ voorstellen van respondenten

Nr.	Knelpunten	Ideeën/ voorstellen
Gerelateerd aan verkeerscirculatie		
1	Traffic flow problems	1. DROV can make Caracasbaaiweg a 3 lane road, with flexible traffic like is done in other countries. There should be 2 lanes going into Saliña from Jan Thiel (one lane from Salinja to Jan Thiel) in the morning from say 6 AM until 10 AM and then or later in the day, at least by 4 PM there should be 2 lanes going from Saliña to Jan Thiel, and one lane going from Jan Thiel to Saliña. You could put up traffic lights above the road showing what direction the middle lane is running; also many signs saying at what times the middle lane would change directions. In the beginning for a few months you could put rubber markers on the road indicating the direction of the middle lane. This is done in many other countries. 2. The above would be less expensive than a four lane road, which is probably the other alternative. 3. You should also consider a roundabout at the Janwe church that would make the traffic flow much better. This roundabout should also provide access to Saturnusstraat. There is lots of land at this location to make roundabout and that alone may solve a lot of the traffic problem on Caracasbaaiweg. 4. The roundabout should work the way a roundabout is supposed to work, i.e., when one gets into the circle you have the right-of-way. 5. All roundabouts on the island should work the same way. It is very confusing for visitors on the islands when you have 2 different ways the roundabout works. It is impossible for example to know how the circle at Auto City works. If you are not from here you do not know who has the right of way!! 6. Also the round-about at Auto City has too many obstacles blocking the view of drivers. DROV should have all the trees and other obstacles removed that impair the view of drivers. That is probably the main reason you have so many accidents at the circle. 7. Roundabouts in general make traffic flow much easier and you do not need traffic lights, which cause problems when they do not work due to our many power failures.

Nr.	Knelpunten	Ideeën/ voorstellen
2	Veel weggebruikers slaan linksaf vanaf de Caracasbaaiweg om zo één van de vele nieuwe bar/ snacks/ horeca of andersoortige ondernemingen gelegen aan de Caracasbaaiweg te bezoeken. Dit is één van de grootste problemen die de weg heeft momenteel. Als er maar één verstoring is van de "traffic flow", doordat een automobilist wil afslaan over de tegengestelde weghelft, wordt een enorme opstopping veroorzaakt! Onder andere voor het gebouw van de UTS/ Hollandsche Bakkerij/ Caribbean Fasteners zijn er door deze situatie al verschillende ongelukken gebeurd.	Overigens is dit makkelijk op te lossen door een vangrail, paaltjes of vluchtheuvel tussen beide rijstroken te plaatsen, zodat er niet meer zomaar overgestoken kan worden op de plekken waar nu een dikke witte streep geschilderd is.
3	De T-kruising aan de Caracasbaaiweg – Kaminda Duvert "Boy" Nicolina/ Weg naar Montana richting Weg naar Fuik is een knelpunt. Het is de samenkomen van deze twee drukke wegen en niet, zoals de meesten denken, de verkeerslichten bij het grote kruispunt bij de kerk van Janwe, die de file veroorzaakt.	Aan deze T-kruising zou een rotonde gemaakt kunnen worden, want als je 's morgens en/of 's middags deze T-kruising voorbij bent gereden valt het daarna mee met de file.
4	Een bewoner aan de Mercuriusstraat mijdt zoveel als mogelijk de Caracasbaaiweg. Zijn/haar huidige gebruik van de Caracasbaai is naar eigen zeggen niet representatief. De bewoner hoopt op een oplossing die een eind zal maken aan het sluipverkeer in beide richtingen in de Mercuriusstraat.	Het realiseren van de geprojecteerde vierbaanskoppeling tussen de Caracasbaaiweg en de Schottegatweg. Daar wordt sinds de zeventiger jaren al op gewacht door bewoners.
5	Door de verplaatsing iedere ochtend (en in de namiddag visa versa) van heel veel verkeer van het Spaanse water, Rooi Santu, Montaña en andere gebieden aan dezelfde kant op Banda Riba richting het centrale deel van Curacao lopen ALLE wegen vol. Niet alleen de Caracasbaaiweg heeft file, maar ook de Seru Loraweg, Cas Coraweg, Santa Rosaweg etc., het onderzoek zou dus eigenlijk uitgebreid moeten worden. Het fileprobleem ontstaat doordat: (1) Er veel verkeer is, (2) dat zich op hetzelfde moment verplaatst, (3) op een beperkt aantal wegen in dezelfde richting.	De oplossing voor deze problematiek is: 1) De reden voor de verplaatsing wegnemen, bijvoorbeeld door thuiswerken, te zorgen voor meer scholen, supermarkten en meer bedrijvigheid in Banda Riba , etc. 2) Er voor zorgen dat mensen niet op het zelfde moment van de wegen gebruik moeten maken. Bijvoorbeeld door flexibele werktijden bij werkgevers, ervoor zorgen dat de scholen andere aanvangstijden hanteren, etc. 3) Er voor zorgen dat bestaande uitvalswegen beter begaanbaar worden (bijvoorbeeld de uitvalswegen in het gebied van Scherpenheuvel (bij Telbo en achter bij de Amigoe); de weg die de Seru Loraweg verbindt met de Perseusweg etc. Doordat deze belangrijke uitvalswegen slecht begaanbaar zijn vermijden veel automobilisten ze. Verder moet er onderzocht worden of er niet meer verbindingswegen gebouwd kunnen worden. Het hele gebied van het Spaanse water is gebaat bij een tunnel onder de zoutpannen van Jan Thiel. Deze tunnel moet Jan Thielbaai verbinden met het Seaquarium. Deze oplossing zal zo'n 30-40% van het bestaande verkeer op de Caracasbaaiweg wegnemen. Uiteraard moet deze oplossing technisch en economisch haalbaar zijn. Een weg door de zoutpannen is niet aan te raden aangezien je daarmee een belangrijk natuurgebied verniet. Geen oplossing is het plaatsen van stoplichten of het bouwen van rotondes. Mensen blijken heel sociaal in het verkeer. Iedereen krijgt 's ochtends een kans. De auto's gaan echt om en om de weg op (ritsen). Carpooling wordt verder al heel veel toegepast. Tijdens de spits zie je nauwelijks 1 persoon in de auto.

Nr.	Knelpunten	Ideeën/ voorstellen
6	Een greep uit de knelpunten. Files!!! en waar ligt dit o.a. aan? Veel te grote belasting van de weg door steeds meer huishoudens die door de ontwikkeling van het oostelijk gebied hier gebruik van moeten maken. Er zijn geen of onvoldoende subwegen waar gebruik van gemaakt kan worden. Geen in- en uitvoegstroken op de weg. Lintvorming van zaken langs de weg zodat er op vele plaatsen verkeer op de weg moet en kan komen. Rijgedrag wat niet altijd strookt met regelgeving en fatsoen. Slechte staat van onderhoud van de weg. Geen aanpassingen voor fietsers en voetgangers langs de weg. Deze mensen worden blijkbaar nog altijd niet gezien als weggebruikers. Een bushalte net na de uitrit bij landhuis Zuurzak. Je moet dus wachten tot de bus vertrokken is voordat je uitzicht hebt om de weg over te steken als je uit de weg komt van Seru Bottelier. Een maatschappij die flexwerken nog niet in zijn boekje heeft staan. Het lijkt wel of s'morgens, s'middags en s'avonds heel Curacao dezelfde weg aflegt.	
7	De kwaliteit en huidige toestand van de Caracasbaaiweg is bedroevend en ook niet representatief voor een gebied met zoveel toeristen, rond de 1000 kamers met een gemiddelde bezetting van 80%. De toenemende verkeersdruk zorgt inmiddels ook voor stremming in het weekend en tussen de middag. Het merendeel van ons personeel rijdt tegen de file in. Wij ontvangen regelmatig commentaar van onze gasten op deze files. Het sluipverkeer dat via de afslag Bottelier loopt veroorzaakt stremmingen vanaf Zuurzak.	Het aanleggen van een 2^e weg door de zoutpannen heen zien wij als zeer bezwaarlijk en niet als een oplossing. Als een mogelijke vervoersalternatief voor het personeel van de resorts zou een ferry-verbinding gecreëerd kunnen worden. Deze ferry-verbinding zou vanaf de pier bij Marichi (nabij post Punda) kunnen vertrekken en over zee varen tot aan Jan Thiel Beach.
8	A. Late levering van spullen via vervoerstransport. B. Gasten kunnen niet buiten lunchen in verband met de file 's middags. C. Het personeel is te laat.	
9	A. Drukke tijden zijn rond 7.30 t/m 8.30 uur in de ochtend. Bij het naar school ('Klein College' op Saliña) brengen van de kinderen is de geschatte tijd in de file tussen 10 en 20 minuten. B. Rond half 1 is de verkeersdruk een knelpunt op de weg en bij de scholen op Saliña, maar deze situatie is overkomelijk. C. Om 16.00 uur is het richting Jan Thiel wel echt druk. Het is langer dan 30 á 45 minuten in de file staan, voordat ik mijn bestemming op Boca Gentil kan bereiken met de auto. D. Medewerkers ondervinden geen problemen. Buiten de aangegeven tijden vind ik het wel drukker worden, maar niet onoverkomelijk. Ik voorzie wel problemen voor de toekomst.	

Nr.	Knelpunten	Ideeën/ voorstellen
Gerelateerd aan onderdeel 5. (openbaar) personenvervoer en rijroutes		
10	Het OV is een knelpunt. Vooral op zondag is het heel erg, aangezien er heel weinig bussen rijden. De grote bussen van ABC die beginnen pas om 10.00 uur 's morgens te rijden. Als tijdelijk alternatief zetten wij op zondag zelf een bus in om onze werknemers te transporteren naar het werk. Door de heersende problemen met het openbaar vervoer verschijnen medewerkers te laat op het werk. Een ander probleem is, dat de medewerkers eerder dan het einde van hun werktijd moeten vertrekken om de grote bus van 17.00 uur te kunnen pakken. De verkeerssituatie aan de Caracasbaaiweg is bijzonder slecht. Er zijn overal files, vooral 's ochtend is er een echt fileprobleem. Het fileprobleem voor het inkomend verkeer vanuit Saliña naar de resorts toe is kleiner dan omgekeerd voor het verkeer, dat vanaf de resorts rijdt richting Saliña. Het verkeer zit vast vanaf Zuurzak nabij het kruispunt Kaminda Duvert "Boy" Nicolina tot en met het kruispunt Kaminda Brudernan di Brakapoti. De "konvoi" (grote autobus) zit 's morgens ook vast in de file. Dit leidt er toe dat werknemers niet op tijd komen voor het werk. Heen en terug zijn er doorstromingsproblemen voor het openbaar vervoer in het verkeer. 's Morgens is er ook veel bouw- en/of werkverkeer op de weg. De instelling van de verkeerslichten aan het kruispunt Dr. Maalweg/ Mechanicienweg zijn niet goed, met als gevolg, dat je lang moet wachten voordat je 'groen-licht' krijgt om door te rijden.	Misschien kan men de bestaande weg voor het verkeer heen en een nieuwe weg maken voor het verkeer dat terug rijdt.
11	Werknemers hebben grote problemen om thuis te komen met het openbaar vervoer. Een werknemer die op Souax of op Seru Fortuna woont en de grote autobus van 17.00 uur neemt om naar huis te gaan komt pas om 20.00 uur thuis. Als zij/hij de grote autobus mist dan wordt dat zelfs 21.00 uur.	
12	Een werknemster die bij een resort werkt in het gebied, vertelt dat zij elke dag 's morgens met de auto naar het werk komt. Zij woont op "Boca Sami" en zij start om 8.00 uur met werken. Om op tijd met het werk te beginnen moet zij uiterlijk om 6.40 uur 's morgens vertrekken met de auto, zodat ze op tijd kan beginnen met haar werk.	

Nr.	Knelpunten	Ideeën/ voorstellen
13	Een respondent meldt dat het personeel van het resort regelmatig te laat komt, vanwege de verkeersdrukte op de Caracasbaaiweg. In het laatste half jaar is geconstateerd, dat het 's ochtend ca. 30 minuten duurt om komend vanaf het resort op Jan Thiel het kruispunt bij de kerk van Janwe te bereiken. 's Middags (16.00 -19.00 uur) is dezelfde verkeerssituatie , maar dan in omgekeerde rijrichting, vanaf het kruispunt van Janwe naar Jan Thiel toe is een grote verkeersdrukte. Qua werktijd begint iedereen op hetzelfde moment en iedereen gaat op dezelfde tijd naar huis. Dit leidt tot files in het verkeer op de Caracasbaaiweg, Santa Rosaweg en het kruispunt Cas Coraweg/Weg naar Santa Catharina. Het file-probleem beperkt zich niet alleen tot deze regio, ook op de Jan Noordynweg op Santa Maria zijn files op dezelfde tijden/momenten.	Wij zijn er zeer op tegen, dat de optie van een weg langs de zee door de zoutpannen heen doorgang zou vinden. Een weg door de zoutpannen is geen oplossing. Het fileprobleem op de Caracasbaaiweg blijft toch bestaan. Er komt veel te veel verkeer in een beschermd natuur- en recreatiegebied wat dit niet aan kan. Wij zien de volgende alternatieven als oplossingsmogelijkheden: A) Het beter maken van het openbaar vervoer moet speerpunt zijn in het uit te voeren beleid. Als oplossing denken wij dat het beter is om het zogeheten 'visgraatmodel' te introduceren in plaats van het bestaande radiaal lijnnet, wat heel inefficiënt functioneert. De reizigers met grote autobussen zijn lang onder weg. Het ABC kan de huidige rijroutes niet aanpassen, omdat de kleinere busjes (AC-buschauffeurs) elke aanpassing van het huidige vervoerssysteem tegenhouden. Beter openbaar vervoer dat echt als een alternatief van het gemotoriseerd verkeer functioneert, draagt de volgende voordelen met zich mee: 1. Het effect is dat er minder voertuiggebruikers op de weg zullen zijn, omdat ze de auto minder zullen gaan gebruiken. 2. Het bestaande fileprobleem wordt grotendeels opgelost. 3. Er zullen veel minder laatkomers voorkomen onder het personeel dat sterk aangewezen is op transport via openbaar vervoer. 4. Het personeel kan doorwerken tot het eind van het werk, omdat ze niet eerder hoeven te stoppen met werken om de grote autobus op tijd te kunnen nemen. 5. Men zit veel minder uren in de bus om op de plaats van bestemming te kunnen komen. 6. Men hoeft niet onnodig lang door te rijden tot één van de twee centrale busstations om een overstap te kunnen doen naar de directe bestemming. 7. Het bespaart heel veel onnodige extra verkeersbewegingen op de weg, waardoor de bestaande verkeersintensiteit kan afnemen. B) Maak de Caracasbaaiweg breder door een wisselrijsstrook te introduceren. Het idee is, dat 's ochtends (6.30 – 9.00 uur) i.p.v. 1 er 2 rijstroken beschikbaar komen voor het verkeer vanaf Jan Thiel richting Saliña en 's middags tot en met de avondsspits (16.00 -19.00 uur) wordt deze gewisseld, zodat het teruggaande verkeer vanuit Saliña richting Jan Thiel ook van twee rijstroken gebruik kan maken.

Nr.	Knelpunten	Ideeën/ voorstellen
		C) Er zou een school en een supermarkt in de omgeving van Brakapoti gevestigd moeten worden. Het volledig of gedeeltelijk verplaatsen van de scholengemeenschap Dr. Albert Schweitzer op Saliña is wenselijk, omdat de mensen alleen voor het brengen en ophalen van hun kinderen op school helemaal naar Saliña heen en terug moeten in het verkeer. Alle onderwijstypen worden daar aangeboden, Funderend Onderwijs, VSBO en HAVO/VWO. Bij dezelfde scholengemeenschap op Saliña is ook een Nederlandstalige school voor basisonderwijs 'Klein College' en het VSBO Technisch College St. Paulus gevestigd. D) Het verkeersprobleem aan de Caracasbaaiweg dient tegelijkertijd te worden aangepakt met het verkeersprobleem aan de Santa Rosaweg. E) De verkeerdorstroming naar de luchthaven op Hato verbeteren door een 2^e ringweg en/of randweg te creëren. F) Er is ruimte genoeg, om langs de Caracasbaaiweg fietspaden aan te leggen. De betreffende fietspaden moeten duidelijk fysiek gescheiden zijn van de autoweg, zodat de mensen veilig kunnen fietsen en/of met scooters kunnen rijden. De nieuwe fietssuggestiestroken die bij Brakapoti zijn aangelegd zijn niet veilig genoeg. Deze hebben een schuine rand, waardoor auto's makkelijk op het fietsstrook kunnen komen. In de huidige situatie gaan er ook voetgangers lopen op de fietsstroken, waardoor de fietsers gedwongen worden op de autoweg te gaan fietsen in plaats dat zij gebruikmaken om van de strook.
14	De organisatie en structuur zijn een probleem. De vervoersfrequentie van de bussen is te laag, vooral op zater- en op zondagen is er te weinig OV op de Caracasbaaiweg te vinden. Door de week is er al vanaf 6.15 uur 's morgens file op de Caracasbaaiweg. Daar komt bij dat naar schatting ca. 90% van werknemers die in functies als schoonmaak en beveiliging werkzaam zijn in o.a. resorts op Jan Thiel afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Het niet beschikbaar zijn van een goede OV- verbinding naar Jan Thiel is dus een groot probleem. De gegeven verkeers- en vervoerssituatie levert dus ook problemen voor de werving van personeel. Hierdoor kunnen bedrijven geen goede werknemers vinden.	Het integreren van de twee bestaande openbaar vervoerssystemen van grote autobussen, samen met de middel(-grote) en mini-busjes tot één vervoerssysteem. Het creëren van meerdere overstappunten op het eiland door introductie van het visgraatmodel. De volgende positieve effecten zijn te verwachten: A) Het bijzonder gesubsidieerd schooltransport kan worden afgeschaft, als het OV goed functioneert. B) Bedrijven hoeven niet alsnog apart transport voor hun werknemers te regelen. De wildgroei bij particuliere ondernemers (o.a. hotels, bouw-, aannemers-, schoonmaak- en beveiligingsbedrijven) die zelf het vervoer van hun eigen werknemers gaan regelen, kan dan veel beter worden tegengehouden.

Nr.	Knelpunten	Ideeën/ voorstellen
Gerelateerd aan onderdeel 7. verkavelingsplannen en plannen voor toeristische ontwikkelingen		
15	Een bewoner vindt het volgende: "Het is niet slim geweest om in het verleden zoveel kavels te verkopen en huizen te laten bouwen, zonder eerst over de infrastructuur na te denken".	Een rotonde aan T-kruising Rooi Santu - Caracasbaaiweg zal wel wat helpen, maar afdoende zal het nooit zijn. Het doortrekken van een weg vanaf Jan Thiel door de zoutpannen zou een oplossing zijn. Het is zonde van het natuurgebied, maar het kan moeilijk anders.
16	DROV werd in 2006 al schriftelijk door ons gewaarschuwd om een verkavelings- en bouwvergunning stop te hanteren totdat men met gangbare maar vooral werkbare alternatieven (ontsluitingswegen) voor de vastgelopen verkeersader op de Caracasbaai zou gaan komen. APNA vindt het in samenwerking met goedbetalende derden niet nodig om daar gehoor aan te geven en DROV bleef tegen beter weten in maar vergunningen afgeven aan welwillende projectontwikkelaars die in wettelijk bepaald conserveringsgebied (vrij van winstbelasting) wilden bouwen. Zelfs Korpodeko wist hieraan bij te dragen door de grootste lening in haar historie aan een ontwikkelaar te verstrekken.	Als adviesburo en natuurstichting hopen we dat er niet nog meer conserveringsgebied in het geding hoeft te komen omwille van de eenzijdig uitgevoerde commerciële belangen. Wij stellen daarom tijdig voor om de bestaande C-weg van rotondes (Janwe en afslag Montagne) te voorzien en waar mogelijk de C-weg tot een driebaans weg te verbreden. De ochtenspits kan dan richting Janwe tijdelijk twee baans worden en de middagspits kan dan met twee rijbanen de opstoppen tegen de minste kosten (lees: belastingcenten burgers) verwerken.
17	Een ex-bewoner zegt: "Ik zelf heb 21 jaar op Brakkeput Abao gewoond en het verkeer almaar drukker zien worden en moeten ondergaan!" Het is een verademing dit dag-in-dag-uit-enkele-malen-per-dag niet meer te moeten meemaken. Het is mij bekend dat enkele gezinnen voor diezelfde redenen richting Banda Abao zijn verhuist in de afgelopen jaren.	
18	Een bewoner zit elke dag 10 tot 15 minuten in de file met zijn kleinkinderen om ze bij Janwe naar school te brengen. Voor zo'n een klein eiland als Curaçao wordt dit als een groot probleem. Er zijn al mensen in de omgeving van Jan Thiel, Jan Sofat en Brakkeput Mei Mei die hun woning willen verkopen.	Een suggestie is om nieuwe scholen te bouwen in de buurt Jan Sofat en Jan Thiel.
Gerelateerd onderdeel 8. ontwikkelingen t.a.v. bedrijven/ werkfuncties (functiekaart)		
19	Er is gebrek aan handhavingsbeleid of beheersing van functie- en/of bestemmingswijzigingen, er is sprake van een ongecontroleerde ruimtelijke ontwikkeling zoals de omzetting van woonpanden in niet op het wonen gerichte werkfuncties, waardoor veel meer verkeer naar de bestaande gebieden wordt aangetrokken.	Uitwerkingsplannen entameren als handhavingsinstrument.
20	Een bewoner geeft aan, dat zij samen met andere bewoners ontzettend veel last hebben van grote vrachtwagens, soms wel 20 of meer per dag die via de Caracasbaaiweg, Mahokstraat, Janwestraat naar Seu Loraweg de weg afkorten (vanaf 7.00a.m.-17.00 p.m.). Alarm van de auto's gaan af, de trilling is ontzettend, het wegdek heeft eronder te lijden en er is veel stof- en geluidsoverlast.	Buurtbewoners hebben DOW aangesproken op de mogelijkheid om verbodsborden voor grote vrachtwagens te plaatsen.

Nr.	Knelpunten	Ideeën/ voorstellen
21	Bepaalde functies (verkeersaantrekkende voorzieningen) in het plangebied leveren overmatig overlast aan omwonenden. Nader onderzoek op dit specifiek punt is gewenst om dit als knelpunt te kunnen vaststellen.	Op grond van verkeersplanologische overwegingen zouden bepaalde functies (verkeersaantrekkende voorzieningen) in het gebied die overmatig overlast voor omwonenden opleveren, op basis van het reallocatie-principe naar een andere plek op het eiland kunnen worden gevestigd, waar deze minder overlast veroorzaken.
22	De uitvoering van een reallocatiebeleid is tot nu toe niet of nauwelijks toegepast door de overheid. Er zijn geen ervaring en/of concrete praktijkgevallen te noemen op het eiland die eerder zou zijn toegepast.	Bij wet kan het aanscherpen van het bestaande planologische beleidskader en/of het uitbreiden van het bestaande ruimtelijke (juridische) ordeningskader vastgelegd worden om de effectieve uitvoering van een reallocatiebeleid mogelijk te maken.

Bevindingen resorts

In de interviews met de eigenaren van de resorts en aanverwante functies in Jan Thiel en Boca Gentil is gevraagd naar de (negatieve)

effecten, die de aanwezige verkeers- en vervoersproblematiek zou hebben.

Tabel 3.4: effecten verkeersproblematiek volgens eigenaren resorts op medewerkers

Nr.	Negatieve effecten
1.	Het maakt het moeilijker om aan (goede) werknemers te komen, omdat deze uit het weinige geld wat ze verdienen teveel geld moeten uitgeven aan busvervoer.
2.	De effectieve werktijd wordt ingeperkt, doordat werknemers regelmatig laat op het werk komen en vervolgens eerder naar huis moeten gaan om het autobusvervoer te halen.
3.	Na een lange werkdag komen werknemers laat thuis en moeten er de volgende dag vroeg uit om weer op tijd te kunnen vertrekken voor hun werk.
4.	Mede door het slechte OV en de verkeersdrukte ondervinden werknemers allerlei andere bijkomende problemen. Ze houden te weinig tijd over voor zich zelf en hun familie.

Onderdeel 4: inventarisatie kwaliteit wegennet

Kwaliteit weginfrastructuur in relatie tot verkeer

De aslasten van zwaar verkeer kunnen een groot vernielend effect hebben op de wegconstructie. Voor de uitvoering van onderhoud aan het wegdek is het belangrijk de huidige kwaliteit van het wegdek te kennen. In 2009 is door DOW een inventarisatie uitgevoerd, waarin de Caracasbaaiweg is opgenomen. Tevens is een aantal wegen geïdentificeerd en zijn gebruikelijke rijroutes voor zwaar verkeer⁶ en voor bussen⁷ in kaart gebracht. Bij het ontwerpen van een nieuwe wegconstructie dient het aantal en de verdeling van de assen bekend te zijn. Een belangrijke vraag is in hoeverre zwaar verkeer gebruik maakt van genoemde wegverbinding en in welke mate het zwaar verkeer het totale verkeer beïnvloedt.

Opzet inventarisatie kwaliteit van het wegennet

Aan de hand van beschikbare informatie van DOW is de kwaliteit van het wegennet van de Caracasbaaiweg, Seru Loraweg, Dr. W.P. Maalweg, Anasaweg, Weg naar Montaña, Kaminda Brudernan di Brakapoti en Kaya Damasco in kaart gebracht.

⁶ Dienst Openbare Werken (2009), Kaart: rijroutes zwaarverkeer.

⁷ Dienst Openbare Werken (2009), Kaart: classificatie busroutes en aantal buslijnen.

Classificatie & wegstatus

De kwaliteitskaart van het wegennet wordt beheerd door DOW. In 2008 zijn lokale inspecteurs getraind en is in samenwerking met gemeentewerken Amsterdam een handleiding⁸ met concrete criteria voor de classificatie van wegvakken ten behoeve van de beoordeling van de status van een wegvak vastgesteld. Regelmatig worden er updates uitgevoerd door DOW voor de onderhavige kwaliteitskaart, de laatste up-date van de kwaliteitskaart is in januari 2010 uitgevoerd.

Om een meerjarenonderhoudsprogramma op te zetten worden alle hoofdwegen geschouwd. Momenteel wordt door DOW gewerkt aan het onderhoudsprogramma voor de jaren 2011 - 2015. Dit plan geeft een overzicht van de planning en prioriteiten ten behoeve van de uitvoering van onderhoudswerkzaamheden aan het wegennet. Het plan is nog niet vastgesteld door directie van de DOW, stichting Wegenfond en de betrokkenen minister van Verkeer, Vervoer en Ruimtelijke Planning. Goedkeuring is afhankelijk van het verloop van besluitvorming, een datum kan op dit moment nog niet genoemd worden.

⁸ Dienst Openbare Werken (mei 2008), Handleiding t.b.v. methodiek bij schouwen van hoofdwegen in het kader van opzetten meerjarenonderhoudsprogramma.

Resultaten schouwing

In het Curaçaose wegenreclassificatiesysteem wordt de status van een wegvak beoordeeld als goed, matig of slecht. Op de kwaliteitskaart van het wegennet is te zien dat een groot gedeelte van Caracasbaaiweg als goed is geclassificeerd, met name het gedeelte vanaf de rotonde bij “Auto City” op Saliña. Het laatste stuk van de Caracasbaaiweg, vanaf Kaya Damasco tot aan de rotonde bij Caracasbaai is in slechte staat. De classificatie van de hoofdwegen is eveneens op kaart aangegeven, met uitzondering van Kaya Damasco.

Tabel 4.1: overzicht kwaliteit Caracasbaaiweg uitgesplitst naar wegvakken

wegvak	status
Caracasbaaiweg	goed – slecht
Seru Loraweg	goed
Dr. W.P. Maalweg	goed
Dr. M.J. Hugenholweg	matig
Anasaweg	goed – matig
Kaminda Duvert Boy Nicolina	goed
Kaminda Bruderman di Brakapoti	goed – $\frac{2}{3}$ deel wegvak niet geclassificeerd
Weg naar Montagne/ Kaminda Jose C. Anthonia/ Weg naar Fuik	goed/ slecht/ slecht
Kaminda Rooi Santu	goed
Kaminda Telekomunikashon	goed
Kaminda Cas Grandi	slecht

wegvak	status
Anasaweg	goed (bij Caracasbaaiweg) matig (bij Koraalspecht)
Dominguitoweg	matig
Kaya Kachu	matig (Kaminda Rooi Santu) goed (Bruderman Brakepoti)
Koraal Spechtweg	goed
Bramendiweg	goed (bij dr. Maalweg) matig (bij Koraalspecht)
Kaya Damasco	geen classificatie

Aandachtspunten opbouw van de wegconstructie

Aanvullend op de genoemde classificatie worden zogeheten boorkernen uitgevoerd, die specifiekere informatie geven over de kwaliteit en opbouw van de wegconstructie. Per 500 meter van een wegvak worden er boringen in de grond gedaan en wordt tevens een dwarsprofiel opgemaakt van de bestaande wegconstructie. Dit geeft een beeld van de dikte van de diverse asfalt- en funderingslagen (inclusief ondergrond) van de bestaande wegconstructie. De resultaten van boorkernen worden opgeslagen in een ‘database’ die bestuurd wordt met het programma ‘Arc View’ bij DOW. Zo kan bepaald worden hoeveel asbelasting een wegconstructie kan verdragen, afgestemd op het type verkeer dat gebruikmaakt van de Caracasbaaiweg. Duidelijk is dat over de

Caracasbaaiweg veel zwaar verkeer rijdt, zoals vrachtwagens, trekkers met opleggers etc..

Tot nu toe is alleen voor het slechte gedeelte van de Caracasbaaiweg vanaf Kaya Damasco tot aan de rotonde bij Caracasbaai één boorkern uitgevoerd. Uit het DOW-rapport⁹ blijkt, dat het bestaande wegdek ter plaatse een top asfaltlaag heeft van 4 cm, dat er geen binder is toegepast en er sprake is van een impregnering van 5,5 cm. Zowel de fundering [0-25 cm] als de ondergrond [25-30 cm] is opgebouwd van midden-grof diabaasgesteente. Voor een wegconstructie waar veel zwaar verkeer voorkomt is een top asfaltlaag van minimaal 7 cm en een fundering van kalksteengesteente van tenminste 25 cm met een ondergrond van diabaasgesteente wenselijk. Uit deze opname blijkt, dat dit weggedeelte dus onvoldoende is berekend op de vernielende krachten van het zwaar verkeer. Afhankelijk van de mate waarin rekening wordt gehouden met het zwaar verkeer en daaraan gerelateerd de keuze voor een bepaald type fundering, asfaltlaag en -dikte, kan de prijs van een reconstructieproject van de Caracasbaaiweg zeer sterk variëren. Ook het type ontwerpvoertuig dat door de toekomstig ontwerper gebruikt gaat worden is hier op van invloed.

Door DOW is onderzocht of er, aanvullend op de reeds lopende werkzaamheden van het aannemersbureau Rijswijk, op korte termijn meer boornkernen aan de Caracasbaaiweg uitgevoerd kunnen worden. Inmiddels is duidelijk geworden dat daar voorlopig geen sprake van zal zijn.

⁹ Dienst Openbare Werken (juni 2009), *Bepaling opbouw wegconstructie. Rapport 10-26, uitgevoerd door Bouwkundig & Civiel Laboratorium NV. (afgekort Bouwlab NV).*

Onderdeel 5: inventarisatie personenvervoer en rijroutes

Algemeen

Het collectief personenvervoer kan onderverdeeld worden in de volgende relevante vervoersoorten:

Tabel 5.1: typering collectief personenvervoer

hoofdcategorie	subcategorie
II. openbaar personenvervoer / gesubsidieerd vervoer	a. (grote) autobussen (lijndiensten) b. Kleine (max. 9 personen) en middelgrote (max. 15 personen) bussen (lijndiensten)
III. besloten personenvervoer / niet gesubsidieerd vervoer	a. tourbus / touringcar b. pendeldiensten (bijv. tussen hotels en de binnenstad) c. taxi
IV. overig busvervoer / groepsvervoer / leerling- of schoolvervoer	

Opzet inventarisatie personenvervoer en rijroutes

Bij het verzamelen van gegevens is vooral gekeken naar relevantie en de te verwachten impact van betreffende vervoerswijzen op het verkeer aan de Caracasbaaiweg. Daarnaast heeft de mate van

toegankelijkheid van gegevens een rol gespeeld als beslissingscriteria bij de afbakening. Feitelijk gelden er voor de praktijk-situatie op de Caracasbaaiweg 3 relevante vervoersoorten:

- grote autobussen van Autobusbedrijf Curacao N.V. (ABC)
- kleine en middelgrote bussen, de zogenaamde AC-busjes
- schoolvervoer van en naar de 11 in deze regio gehuisveste scholen.

Deze drie vervoerswijzen gevallen worden aanmerkelijk vaker gebruikt dan de andere.

Voor bij de grote autobussen van het ABC spelen bijzondere aspecten een rol, waarmee later rekening dient te worden gehouden, zoals het profiel, de lengte, de breedte en hoogtematen, het toelaatbaar gewicht of asbelasting en de draaicirkels van deze grote voertuigen.

Autobusbedrijf Curacao N.V. (ABC)

Het Autobusbedrijf Curacao (ABC) verzorgt op de hoofdroutes het openbaar personenvervoer met grote bussen, in de volksmond 'konvoi's' genoemd. Het ABC heeft hierop het alleenrecht en tevens een vervoersplicht, wat inhoudt dat zij ook op onrendabele routes en tijden moet rijden. Ter compensatie hiervoor ontvangt

het ABC jaarlijks van de overheid een exploitatiesubsidie ter hoogte van Naf. 9,4 miljoen. Het ABC rijdt volgens een vaste dienstregeling en op vaste routes. De routes zijn sinds de jaren '70 zo goed als ongewijzigd, maar er zijn wel extra of nieuwe lijndiensten geopend. Een gevolg van deze situatie is dat diverse voorzieningen en/of attractiepunten en wijken die later zijn gerealiseerd niet of nauwelijks door het openbaar vervoer worden ontsloten.

Een ander knelpunt voor het ABC als busonderneming is dat de exploitatiesubsidie pas in 2008 voor het eerst in elf jaar is verhoogd. De gestegen kosten, onder andere door de sterke stijging van brandstofkosten, moesten uit eigen middelen worden opgebracht. Het toenmalige Bestuurscollege van het Eilandgebied Curaçao weigerde op grond van de sociale functie van het openbaar vervoer de tarieven te verhogen. Het voorzieningenniveau, het busmaterieel, kortom de kwaliteit van dienstverlening hebben daar zwaar onder te leiden gehad. Het ABC is toen in een neerwaartse spiraal terecht gekomen, die met de verhoging van de exploitatiesubsidie voorlopig is gekeerd. De huidige financiële situatie binnen ABC is niet bekend, daar is in het kader van deze inventarisatie ook geen verder onderzoek naar verricht.

Het ABC heeft in totaal 22 buslijndiensten, waarvan er 4 een rijroute hebben via de Caracasbaaiweg, richting of vanaf Punda.

Deze 4 buslijnen vertrekken allemaal vanaf Post Punda aan het Waaigatplein.

Tabel 5.2: overzicht diensttrajectlijnen ABC die Caracasbaaiweg aandoen

lijn 5a: Montaña - Fuik - Rooi Santu
Post Punda – De Ruyterkade – Kaya Papa Godett – Berg Altena – Saliña Abou – Caracasbaaiweg – Kaminda Duvert “Boy Nicolina” – Kaminda Willems Cratsz – Venancio F. Isenia – Kaminda Jose P. Liberia – Kaminda Wilfrido Hermans. Terug: Venancio F. Isenia – Kaminda Willem Cratsz – Kaya Choromi – Kadushistraat – Santa Rosaweg – Seru Loraweg – Caracasbaaiweg – Saliña – Saliña Abou – Berg Altena – Abraham de Veerstraat – De Ruyterkade – Post Punda.
lijn 5c: Seru Lora - Montaña Abou
Post Punda – De Ruyterkade – Kaya Papa Godett – Berg Altena – Saliña Abou – Caracasbaaiweg – Seru Loraweg – Santa Rosaweg –Kadushistraat – Kaya Girasol – Kaminda Willems Cratsz – Venancio F. Isenia – Kaminda Jose P. Liberia – Kaminda Wilfrido Hermans. Terug: Venancio F. Isenia – Kaminda Willem Cratsz – Kaya Choromi –Kadushistraat – Santa Rosaweg – Seru Loraweg – Caracasbaaiweg – Saliña – Saliña Abou – Berg Altena – Abraham de Veerstraat – De Ruyterkade – Post Punda.

lijn 6a: Punda - Caracasbaai
Post Punda – De Ruyterkade – Kaya Papa Godett – Penstraat – Nuyensweg – Oranjestraat – Dr. Martin Luther King Boulevard – Seaquarium – Koraal Spechtweg – Amandelweg – Anasaweg – <i>Caracasbaaiweg</i> - Ronde Padernan Dominikano – Jan Thiel Beach Ronde. Terug: Ronde Padernan Dominikano – <i>Caracasbaaiweg</i> – Anasaweg – Amandelweg – Koraal Spechtweg – Dr. Martin Luther King Boulevard – Grebbelineweg – Oranjestraat – Abraham de Veerstraat – De Ruyterkade – Post Punda.
lijn 6b: Rooi Santu - Fuik - Montaña
Post Punda – De Ruyterkade – Kaya Papa Godett – Berg Altena – Saliña Abou – Saliña – <i>Caracasbaaiweg</i> – Kaminda Rooi Santu – Kaminda Telekomunikashon – Kaminda Jose Antonio (Jos) – Kaminda Gregorio A “Noi” Curiel – Misa Adventista Fuik – Misa Katoliko Fuik. Terug: Kaminda Hose P. Liberia – Venancio F. Isenia – Kaminda Willem Cratsz – Kaminda Duvert “Boy Nicolina” – <i>Caracasbaaiweg</i> – Saliña – Salinja Abou – Berg Altena – Abraham de Veerstraat – De Ruyterkade – Post Punda.

De intensiteit waarmee deze buslijnen gebruikt worden vertoont geen hele grote afwijkingen¹⁰.

¹⁰ Bron: *Autobusbedrijf Curacao NV, Afdeling Openbaar Vervoer, contactpersoon dhr. Rignald Christina (rignald.christina@curacao-gov.an). Willemstad, januari 2011.*

lijndienst	gemiddeld aantal reizigers per dag
Lijn 5a: Montaña – Fuik – Rooi Santu	403
Lijn 5c: Seru Lora - Montaña Abou	546
Lijn 6a: Punda - Caracasbaai	559
Lijn 6b: Rooi Santu – Fuik - Montaña	465

Om het belang van deze 4 buslijnen in een breder verband te kunnen zien, is een vergelijking gemaakt tussen deze 4 lijnen en alle lijnen van ABC gezamenlijk. Op een willekeurige maandag (22 november 2010) zijn de pasagiersaantallen van alle 22 buslijnen van ABC in kaart gebracht. Qua “ranking” behoren de buslijnen 5c (met 546 reizigers) en 6a (met 545 reizigers) tot de belangrijkste buslijnen van het ABC met bijna het hoogste aantal reizigers. Slechts 1 buslijn (2a Hato) heeft meer reizigers op deze dag te verwerken gehad, namelijk 673 personen.

De buslijnen 5a en 5c richting Montaña rijden door de week en op zaterdag, respectievelijk 11 en 12 keer op een dag (heen en terug), en op zon- en feestdagen 6 keer. De buslijn 6a rijdt 13 keer op een doorweekse dag en op zaterdag. Maar op zon- en feestdagen 5 keer. Tot slot rijdt buslijn 6b 10 keer op een doordeweekse dag en

zaterdag en 5 keer op zon- en feestdagen. De dienstregeling van deze lijndiensten ziet er als volgt uit:

Tabel 5.3: Dienstregeling lijndiensten ABC die Caracasbaaiweg aandoen

lijndienst	maandag t/m zaterdag	zon-/ feestdag
lijn 5a: Montaña – Fuik – Rooi Santu	06:30 – 07:45 – 09:30 – 10:45 – 12:00 – 13:15 – 14:30 – 15:45 – 17:30 – 20:15 – 22:30	08:30 – 11:00 – 14:00 – 17:15 – 20:15 – 22:30
lijn 5c: Seru Lora – Montaña Abou	07:00 – 08:15 – 10:00 – 11:15 – 12:30 – 13:45 – 15:00 – 16:15 – 18:15 – 19:30 – 20:30 – 23:00	08:30 – 11:00 – 14:00 – 17:15 – 20:30 – 23:00
lijn 6a: Punda – Caracasbaai	06:30 – 07:30 – 08:30 – 10:00 – 11:00 – 12:00 – 13:30 – 14:30 – 16:00 – 17:00 – 18:15 – 19:30 – 22:00	09:45 – 12:45 – 15:30 – 18:30 – 22:00
lijn 6b: Rooi Santu – Fuik - Montaña	06:45 – 08:45 – 10:00 – 11:15 – 12:30 – 13:45 – 15:00 – 16:45 – 18:30 – 21:30	09:45 – 12:45 – 15:15 – 18:30 – 21:30

Kleine en middelgrote bussen

In totaal zijn er 72 vergunninghouders van kleine en middelgrote bussen geregistreerd, die via de Caracasbaaiweg openbaar vervoer aanbieden. De totale groep buschauffeurs is weliswaar groter, aangezien de vergunninghouders hun voertuigen onderverhuren aan hulpbestuurders. Door de aanwezigheid van bushalteplaatsen rijden de meesten kleine en middelgrote bussen dezelfde lijndienst-trajecten als de grote ABC-bussen. De routes richting Montaña, Santa Rosa en vice versa zijn het meest intrek als rijroutes voor deze kleine zelfstandigen.

Op Curaçao zijn in totaal zo'n 400 vergunninghouders voor een kleine en middelgrote bussen. De vergunninghouders zijn allemaal kleine zelfstandigen met maximaal 1 medewerker, een hulpbestuurder. Een deel van de vergunninghouders en hulpbestuurders heeft zich verenigd in de vakbond 'Sindikato Transporte Uni' (STU). STU is het belangrijkste centrale aanspreekpunt van deze groep en behartigt de belangen van de kleine zelfstandigen en hun hulpbestuurders.

Voor de kleine en middelgrote bussen gelden dezelfde 9 bedieningsgebieden als voor ABC, die allemaal beginnen en eindigen op één van de twee centrale busstations in de binnenstad: Punda en Otrobanda. In de loop der jaren wordt is dit systeem behoorlijk verwaterd en zijn rijroutes op verzoek van de

vergunninghouder aangepast. Daardoor is voor de passagiers een zeer onoverzichtelijke situatie van rijroutes en frequenties van deze kleine en middelgrote bussen ontstaan. Er is in de praktijk geen onderscheid tussen de rol/taak van enerzijds de kleine en middelgrote bussen en anderzijds de grote bussen van het ABC. Alleen in de prijs naar de klant toe en in de wijze van dienstverlening zijn er verschillen te noemen, kleine en middelgrote bussen kunnen afwijken van de vaste route en doen dat ook tegen bijbetaling. Feitelijk beconcurreren de twee buspartijen elkaar.

Schoolvervoer

Op Curaçao wordt door de overheid in schoolvervoer voorzien voor kinderen die het speciaal onderwijs bezoeken en kinderen waarvan de ouders onder een bepaalde inkomensgrens vallen. In het onderzoeksgebied vallen 11 scholen, van deze scholen zijn 4 verschillende soorten gegevens¹¹ verzameld:

- a. totaal aantal leerlingen per school voor schooljaar 2010-2011
- b. totaal aantal personeelsleden per school voor schooljaar 2010-2011

¹¹ Bron: *Servicio Asuntunan di Enseñansa (SAE) Bon Bini Business Center, Schottegatweg Oost # 10.*
contactpersoon: *dhr. Maikel Bitorina (maikel.bitorina@curacao-gov.an), januari 2011.*

- c. totaal aantal leerlingen per school die gebruikmaken van (collectief) schoolvervoer, gesubsidieerd door de overheid.
- d. het huisadres¹² van de leerlingen die gebruikmaken van (collectief) schoolvervoer, uitgesplitst per school.

¹² Op basis van huisadres kunnen de te voeren leerlingen naar geocode zone worden ingedeeld.

Tabel 5.4: Overzicht aantal leerlingen en schooltransport scholen in plangebied Caracasbaaiweg

schoolbestuur	school nr.	naam scholen	adres	geocodenr	aantal leerkrachten	aantal leerlingen	aantal leerlingen transport
<i>RKCSB</i>	<i>FUNDEREND/ BASIS ONDERWIJS</i>						
1	5037	Kolegio Chaya Willems	Dr. M.L. King Blvd z/n	60		586	0
2	5044	St. Franciscus College	Tulpenboomstraat 2	42	23	470	7
3	5054	Kolegio Mgr. Julio Henriquez	Seru Grandi 83	62	12	140	23
4	5056	St. Margaretha College	Janwe 4	42	22	455	1
	<i>SPECIAAL ONDERWIJS</i>						
5	5073	Fr.Evonius (MLK)	Kaya Lando z/n	59	12	74	56
	<i>V.S.B.O./ S.B.O./HAVO-VWO SCHOLEN</i>						
6	5084	V.S.B.O. St. Paulus	Saliña Aboustraat	56			143
7	5091	Maris Stella SBO	Brakkeput z/n	64	30	368	148
<i>DOS</i>	<i>FUNDEREND/ BASIS ONDERWIJS</i>						
8	1019	P.L. Brion	Panoramaweg 1	60			1
9	1028	J.W.Th. Schotborgh	Tumbastraat 38	59			12
	<i>SPECIAAL ONDERWIJS</i>						
10	1035	Marieta Alberto (Z.M.L.K./M.L.K)	Paseo Koraal Specht 9	59	17	132	120
	<i>V.S.B.O./ S.B.O./HAVO-VWO SCHOLEN</i>						
11	1048	Openbare AGO Montaña	Montaña Rey 7	62	12	248	173
		G. Kroon / PBO (klas 4)	Montana Rey 7	62	6	71	

Onderdeel 6: inventarisatie sociaal-demografische en toeristische gegevens

Inleiding

Curaçao is opgedeeld in 65 demografische zones, waarvan er 10 in de directe omgeving van het onderzoeksgebied Caracasbaaiweg liggen. Omdat deze regio de laatste jaren een belangrijke toeristische ontwikkeling heeft doorgemaakt wordt naast de bevolkingsdichtheid en -samenstelling in dit hoofdstuk eveneens inzicht gegeven in de nodige informatie over bezoekers.

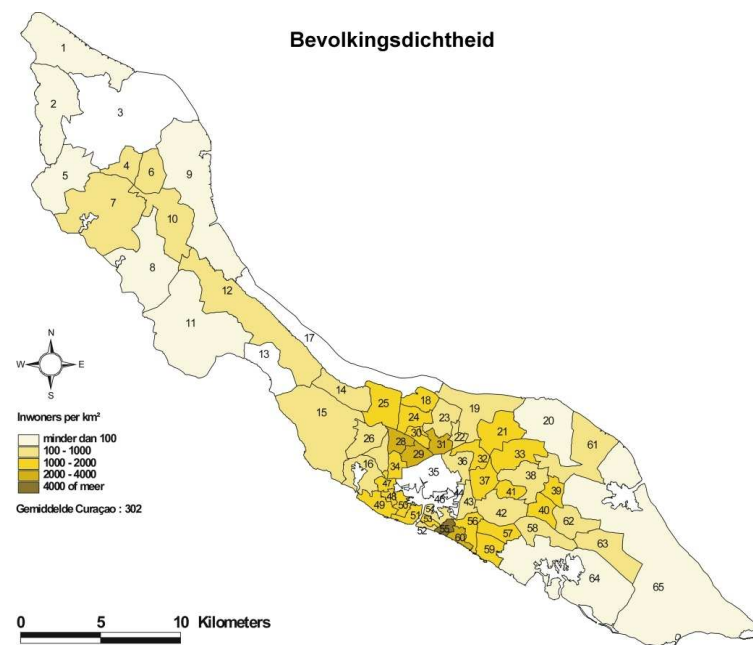
Bewonersgegevens

De populatie van de 10 zones die onderdeel vormen van het plangebied wordt op basis van gegevens uit de Census 2001 geschat op ongeveer 9.059 huishoudens met in totaal 27.177 inwoners.

Tabel 6.1: Overzicht aantal bewoners per geocodezone in het plangebied

nr. zone	naam zone	# huishoudens	# inwoners	gem. huishoudgr.
40	Montanja Abou	1,294	4,064	3.1
42	Seru Lora	787	2,167	2.8
56	Salina	921	2,404	2.6
57	Dominguito	969	2,734	2.8
58	Rooi Santu	779	2,410	3.1
59	Koraal Specht	776	2,812	3.6
60	Steenrijk	1,405	4,017	2.9
62	Montanja Rey	1,078	3,425	3.2
63	Seru Grandi	402	1,286	3.2
64	Spaanse Water	648	1,858	2.9
		9,059	27,177	3.0

Meer recente gegevens zijn op dit moment niet beschikbaar, eind 2011 worden de geactualiseerde gegevens van de volgende Census verwacht. Gelet op de gerealiseerde uitbeidingsplannen tussen 2001 en 2011 is een bevolkingsgroei zeer waarschijnlijk. Het onderzoeksgebied valt onder de dichtstbevolkte regio's op Curaçao.



Bron: Censusatlas 2001, Curaçao, Nederlandse Antillen

Tabel 6.2: Overzicht inwoners plangebied uitgesplitst naar geocodezone en leeftijdscategorie

nr. zone	naam zone	0-19 jaar	20-24 jaar	25-29 jaar	30-34 jaar	35-39 jaar	40-44 jaar	45-49 jaar	50-54 jaar	55-59 jaar	60 jaar en ou	totaal
40	Montanja Abou	1,448	279	214	235	279	391	407	281	181	349	4,064
42	Seru Lora	568	79	106	162	182	158	178	156	139	439	2,167
56	Salina	610	82	130	162	235	236	199	169	168	413	2,404
57	Dominguito	744	89	131	184	243	250	216	186	165	526	2,734
58	Rooi Santu	785	77	165	161	220	218	171	188	122	303	2,410
59	Koraal Specht	792	193	221	237	225	200	135	164	191	454	2,812
60	Steenrijk	1105	196	193	272	339	314	282	221	202	893	4,017
62	Montanja Rey	1116	145	188	261	300	329	243	203	191	449	3,425
63	Seru Grandi	438	51	61	83	128	118	84	83	53	187	1,286
64	Spaanse Water	550	41	107	141	165	159	183	155	128	229	1,858
		8,156	1,232	1,516	1,898	2,316	2,373	2,098	1,806	1,540	4,242	27,177

Bron: Centraal Bureau voor Statistiek (CBS), Census 2001

Tabel 6.3: Overzicht inwoners plangebied uitgesplitst naar sociaal-economische positie en sekse in absolute getallen

nr. zone	naam zone	kind < 15		werkend		werkloos		econ. niet actief		totaal		totaal
		M	V	M	V	M	V	M	V	M	V	
40	Montanja Abou	513	488	732	818	108	208	455	742	1,808	2,256	4,064
42	Seru Lora	210	214	468	433	29	40	268	505	975	1,192	2,167
56	Salina	223	253	548	506	50	78	255	491	1,076	1,328	2,404
57	Dominguito	272	297	573	511	66	80	324	611	1,235	1,499	2,734
58	Rooi Santu	301	308	434	443	92	87	285	460	1,112	1,298	2,410
59	Koraal Specht	304	269	424	350	93	128	596	648	1,417	1,395	2,812
60	Steenrijk	455	376	711	621	142	188	529	995	1,837	2,180	4,017
62	Montanja Rey	418	439	650	637	97	119	409	656	1,574	1,851	3,425
63	Seru Grandi	175	161	211	206	64	52	165	252	615	671	1,286
64	Spaanse Water	244	184	466	389	15	34	183	343	908	950	1,858
		3,115	2,989	5,217	4,914	756	1,014	3,469	5,703	12,557	14,620	27,177

Bron: Centraal Bureau voor Statistiek (CBS), Census 2001

Tabel 6.4: Overzicht werkende bevolking in plangebied uitgesplitst naar sekse in %

nr. zone	naam zone	werkend		totaal
		M	V	
40	Montanja Abou	40,5%	36,3%	38,1%
42	Seru Lora	48,0%	36,3%	41,6%
56	Salina	50,9%	38,1%	43,8%
57	Dominguito	46,4%	34,1%	39,6%
58	Rooi Santu	39,0%	34,1%	36,4%
59	Koraal Specht	29,9%	25,1%	27,5%
60	Steenrijk	38,7%	28,5%	33,2%
62	Montanja Rey	41,3%	34,4%	37,6%
63	Seru Grandi	34,3%	30,7%	32,4%
64	Spaanse Water	51,3%	40,9%	46,0%
		41,5%	33,6%	37,3%

Bron: Centraal Bureau voor Statistiek (CBS), Census 2001

In de zone Spaanse Water werken in verhouding de meeste mensen, 51,3% van alle mannen uit deze zone en 40,9% van alle vrouwen. Als gekeken wordt naar het totaal komt naar voren dat 46,0% van alle inwoners uit deze zone werkt. In de zone Koraal Specht is het percentage werkende mensen het laagst, namelijk slechts 27,5%. De afwijking ten opzichte van de andere zones is vooral bij de mannen terug te vinden. In Koraal Specht werkt 29,9% van alle mannelijke inwoners, gemiddeld in het plangebied is dat 41,5%.

Bevolkingsontwikkeling en autobezit

Een analyse van de bevolkingsontwikkeling vergeleken met autobezit laat een aantal interessante 'eye openers' zien.

Tabel 6.5: overzicht bevolkingsontwikkeling 2002 t/m 2010

aantal inwoners Curaçao op 1 januari		
2002		126,715
2003		129,665
2004		130,347
2005		132,847
2006		136,100
2007		138,894
2008		140,794
2009		141,765
2010		142,180

Bron: www.cbs.an/population/population_b2.asp

Na een periode van bevolkingsafname tussen 1998 en 2002, neemt sinds 2003 het bevolkingsaantal van Curaçao ieder jaar gestaag toe. De prognose voor 2020 wijst uit, dat de bevolkingscijfers van het eiland zullen blijven toenemen. Voor 2020 wordt het aantal inwoners geschat op 152.296 personen.

Voor wat betreft autobezit laat het totale aantal geregistreerde auto's op het eiland een vergelijkbare ontwikkeling zien als het bevolkingsaantal: toename tussen 1992 en 1998, dan een afname tot 2003 en vervolgens weer een toename. In 1992 zijn er in totaal 47.931 personenauto's geregistreerd, in 2008 zijn dat er 76.520¹³.

¹³ De auto's die in bezit zijn van de overheid zijn in deze telling niet meegenomen

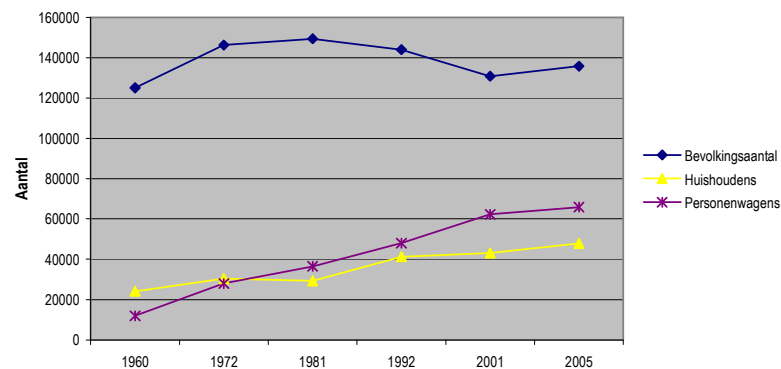
Tabel 6.6: overzicht ontwikkeling aantal voertuigen 2003 t/m 2008

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
personenauto's	53259	60590	64931	67328	70515	76520
vrachtauto's / pick-ups	11713	12785	13578	14565	15066	15405
bussen	445	438	486	493	435	439
taxi's	199	191	186	194	192	190
motors / brommers	891	1037	1166	1365	1531	1754
overige	166	207	299	?	285	296
aantal personenauto's per 1000 inwoners	409	456	477	485	501	540

Bron: Belastingdienst-eilandsontvangen / www.cbs.an/traffic/traffic_n1.asp

De verhouding tussen de ontwikkeling van het bevolkingsaantal, de ontwikkeling van het aantal huishoudens en het aantal personenwagens is in de volgende grafiek terug te vinden.

Grafiek 6.7: verhouding bevolkingsaantal, aantal huishoudens en aantal personenwagens



Bron: Belastingdienst-eilandsontvanger/www.cbs.an/traffic/traffic_n1.asp

Onderdeel 7: inventarisatie verkavelingsplannen en plannen toeristische ontwikkeling

De komende jaren is er in het plangebied een gezamenlijke capaciteit van 3.331 woningbouwkavels gepland en is ten aanzien van de hotelprojecten een gezamenlijke capaciteit van circa 5.200

hotelkamers aangekondigd. De 3.331 woningbouwkavels hebben een totale oppervlakte van 4.481.966,96 m².

Goedgekeurde verkavelingsplannen

Tabel 7.1: Overzicht goedgekeurde verkavelingsplannen

nr.	afdeling	jaar-nr	naam	eigendom	m ²	aantal kavels
1.	P.A.	81-25	Verkavelingsplan Rooi Santoe	Particulier	431.195,52	5
2.	ADV	95-91	Plan plantage Zuurzak	Particulier	431.195,53	254
3.	P+V	95-507	Plan Rooi Santu West	Eiland	271.137,36	184
4.	ADV	94-59	Plan Jan Thiel Noord	Particulier	20.149,05	18
5.	ADV	03-27	Infrastructuur Jan Thiel West	Particulier	149.599,35	180
6.	ADV	05-11	Infrastructuur Jan Thiel/ Marbella	Particulier	72.587,74	93
7.	ADV	04-40	Jan Thiel/ Caracasbaai	Particulier	15.540,07	10
8.	ADV	91-176	Jan Thiel West- Caracasbaaiweg	Particulier	52.222,98	98
9.	P.A.	81-50	Jan Thiel-Oost	Particulier	146.448,01	192
10.	P.A.	85-2	Jan Thiel	Particulier	269.655,88	143
11.	ADV	94-75	Plan Vista Royal fase 2	Particulier	149.376,06	85
12.	ADV	96-142	Plan Vista Royal fase 1 (deel 1)	Particulier	219.629,67	185
13.	ADV	04-44	Plan Vista Royal fase 1 (deel 2)	Particulier	334.447,00	236
14.	ADV	89-109	Verkavelingsplan Brakkeput Ariba	Particulier	153.452,26	116
15.	ADV	91-183	Plan Jan Thiel-Oost Spaanse water	Particulier	44.422,52	35

nr.	afdeling	jaar-nr	naam	eigendom	m ²	aantal kavels
16.	ADV	04-16	Plan Brakkeput Abou fase 2	Particulier	190.017,00	208
17.	ADV	08-59	Infrastructuur Brakkeput Zuid	Particulier	161.260,39	149
18.	P+V	95-501	Brakkeput fase 1	Eiland	57.330,92	110
19.	ADV	92-156	Gev. Plan Spanish Water fase 2	Particulier	76.689,23	64
20.	P.A.	76-7	Verkavelingsplan Spaanse Water	Particulier	350.193,00	261
21.	P.A.	71-20	Verkavelingsplan ged. Jan Sofat	Particulier	16.929,87	16
22.	ADV	87-40	Verkavelingsplan Cas Grandi	Particulier	512.837,66	328
23.	P+P	07-1035	Infra. Fase 1 Brakkeput	Eiland	138.560,44	168
24.	P.A.	76-8	Verkavelingsplan Jan Zoutvat	Particulier	26.953,85	21
25.	ADV	89-109	Verkavelingsplan Brakkeput Ariba	Particulier	48.841,92	40
26.	ADV	99-9	Plan nabij Zuurzak	Particulier	7.184,68	8
TOTAAL:					4.481.966,96	3331

Bron: Inventarisatie-kaart DROV

Geplande hotelkamers

In mei 2008 heeft DROV een schatting gemaakt van het te verwachten aantal nieuw te bouwen hotelkamers/units. Tevens is een inschatting gemaakt van de periode waarin men verwacht dat de nieuwe hotelkamers opgeleverd zullen worden. Het totaal aantal kamers dat voor de periode 2007 t/m 2010 is geprojecteerd, is geschat op 13.461 kamers voor heel Curaçao. Van dit aantal staat ruim de helft (54%), 7208 kamers, geprojecteerd in het plangebied en de resterende 6.253 kamers (46%) buiten het plangebied. Op

basis van informatie uit het nieuwe masterplan¹⁴ voor toerisme heeft Curaçao op de peildatum juni 2009 in werkelijkheid 5.339 nieuwe kamers in gebruik genomen. Het realiseren van de 13.461 geplande kamers, zou dus een verdubbeling betekenen. In de praktijk is dat dus niet het geval. Op grond van de overzichtskaart van DROV kan niet met precieze exactheid worden bepaald hoeveel van 13.461 geprojecteerde kamers tussen 2007 en 2010 daadwerkelijk zijn gerealiseerd. Ook kan niet worden vastgesteld

¹⁴ Strategic Tourism Masterplan for the island of Curaçao 2010 – 2014 [STMP]. Final report, June 2010

hoeveel van de geprojecteerde 13.461 kamers onder de in 2009 daadwerkelijk gerealiseerde 5.339 kamers per 2009 vallen.

Tabel 7.2: overzicht geplande hotelontwikkeling 2007 t/m 2010

opleveringsperiode	binnen plangebied	buiten plangebied	totaal Curaçao
eind 2007	2441	1288	3729 (28%)
zeker in 2008 - 2009	269	0	269 (2%)
bijna zeker in 2008 - 2009	1111	593	1.704 (12%)
mogelijk in 2010	3387	4372	7.759 (58%)
totaal	7.208 (54%)	6.253 (46%)	13.461 (100%)

Bron: overzichtskaart toeristische ontwikkelingen, DROV, 19 mei 2008

Een voorzichtige schatting is die waarbij wordt aangenomen dat de eerste drie opleveringsperioden (2007 t/m 2009) als gerealiseerd kunnen worden beschouwd en dat de 7.759 kamers die mogelijk in 2010 gerealiseerd zullen worden, ook daadwerkelijk gerealiseerd worden. Deze voorspelling zou betekenen dat er de komende tijd 3.387 kamers (44%) binnen en 4.372 kamers (56%) buiten het plangebied verwacht worden.

Naast de schattingen van DROV is ook een andere benadering mogelijk om een beeld te krijgen van de toeristische ontwikkelingen. Ook de groeiscenario's zoals geschetst in het Masterplan voor toerisme kunnen als uitgangspunt worden genomen. Bij het maximale groeiscenario (A) gaat men er van uit

dat er voor heel Curaçao 9.500 kamers zullen worden bijgebouwd in de periode 2009 - 2014. Dat zou een groei van 85% betekenen ten opzichte van het huidige aantal kamers van 5.339. Bij het minimale groeiscenario (B) wordt rekening gehouden met een groei van 66%, wat overeenkomt met een totaal van 8.550 te realiseren kamers per 2014. Als deze groeiscenario's naar rato worden toegepast op het plangebied is in het geval van het maximale groeiscenaris A sprake van een toename van 5.130 kamers en voor het minimale groeiscenario B een toename van 4.617 kamers, in de periode 2009 - 2014. Het Masterplan voor toerisme merkt expliciet op dat deze groei noodzakelijke aanpassingen van de weg-infrastructuur met zich mee brengt.

Conclusie:

Op basis van de gedane vooronderstellingen is het aannemelijk dat het aantal hotelkamers in het plangebied in de periode 2009 - 2014 zal toenemen met minimaal 3.387 en maximaal 5.130

De verschillen tussen DROV en het Masterplan toerisme zijn grotendeels te verklaren door het tijdstip waarop de informatie verzameld is. De door DROV in 2008 gedane schattingen dienen geactualiseerd te worden. Mogelijk kan een 'match' gemaakt worden met het DROV-project 'Optimalisering adressensituatie Curaçao', zodat alsnog het exacte aantal te realiseren en gerealiseerde kamers vastgesteld kan worden.

Tabel 7.3: Overzicht geplande aantal hotelkamers in plangebied

gebied	nr	project	aantal kamers
Seru Spaño	46	masterplan Seru Spaño	595
Jan Thiel	47	West Inn Curaçao Resort & Casino	350
	48	Chogogo Resort (uitbreiding)	40
	49	Papagayo Beach & Lounge Resort (uitbreiding)	20
	50	Morena Eco project Jan Thiel	57
	51	Boca Gentil (hotelgedeelte)	44
Spaanse Water	52	Puerto Oasis	240
Caracasbaai	53	Palapa Curaçao Beach & Casino Dive Resort	189
	54	Penstock	113
Schiereiland	55	masterplan Caracasbaai	1200
Jan Sofat	56	Spanish Water Resort fase 3	350
Sta. Barbara	57	Hyatt Regency Resort	350
	58	Sta. Barbara Plantation	1650
Totaal:			5198

Bron: functiekaart overzicht toeristische ontwikkelingen, DROV, 19 mei 2008 / projectdossier E-45, DROV, juni 2009

Onderdeel 8: inventarisatie bedrijven / werkfuncties

Functiekaarten

Vanuit het project 'Optimalisering adressensituatie op Curacao' van DROV is de nodige relevante informatie over bedrijven en werkfuncties beschikbaar. Per adrespunt zijn fysieke gegevens geïnventariseerd en opgeslagen in een 'database', die bestuurd wordt met behulp van het computerprogramma 'ArcGIS'. Op basis van de beschikbare informatie zijn functiekaarten uitgedraaid voor de 10 geocode zones van het plangebied. In de functiekaarten zijn alle functies en bedrijven, die gelegen zijn in de betreffende geocode zones, per adrespunt aangegeven. Opvallend is het veel voorkomen van zogeheten 'mengfuncties' oftewel meerdere functies op hetzelfde adrespunt in typische woongebieden. Vanuit het oogpunt van handhaving van leefbaarheid in de buurt brengt dit gemakkelijk conflicten met zich mee. Aannames hierbij zijn dat in huiselijk verband / binnen de woonfunctie het zoeken naar rust de boventoon voert en dat de niet op wonen gerichte functies meer verkeer aantrekken.

Verkeersaantrekkende voorzieningen en/ of -gebieden algemeen

In het plangebied zijn diverse verkeersaantrekkende voorzieningen of -gebieden aanwezig. Met verkeersaantrekkende voorzieningen/-gebieden worden met name sociaal-maatschappelijke functies

bedoeld zoals de kerk van Janwe en scholen in het plangebied, winkels zoals Vreugdenhil Supermarket, Best Buy Supermarket, Benzine station & Carwash Pablo Frederick, Benzine station Gasora, transportbedrijf Caribbean Cargo Services NV, distributiebedrijven Florida Express en Hector Henriquez & Co., stranden zoals Caracasbaai of Jan Thielbaai/Zanzibar Beach & Restaurant, hotels/resorts zoals Chogogo Resort/Papagayo Beach & Lounge Resort/Livingstone Jan Thiel Resort/Morena Resort of andere zaken zoals Landhuis Brakkeput Mei Mei, Jachthaven Caracasbaai en kleinere medische, commerciële, horeca- en detailhandelzaken.

Toeristische functies in Jan Thiel en Boca Gentil

De resorts en aanverwante toeristische functies in Jan Thiel en Boca Gentil hebben samen op dit moment ongeveer 1.800 bedden in functie (zie tabel 8.1). Gebaseerd op de optimistische planning van 7.208 kamers voor het plangebied (zie onderzoeksdeel 6, tabel 6.2) zou dit aantal in de toekomst gemakkelijk tot boven de 2.000 bedden kunnen uitgroeien. Uit interviews met de eigenaren van deze bedrijven is duidelijk naar voren gekomen dat men reeds lange tijd negatieve effecten ondervindt van de problematische verkeerssituatie aan de Caracasbaaiweg en vooral ook van het gebrekkig functionerend openbaar vervoersysteem op het eiland.

Tabel 8.1: overzicht door IndigoBlue Consult bezochte toeristische bedrijven, resorts & aanverwante voorzieningen

Gegevens bedrijven	Morena Resort	Livingstone & Rest.	Papagayo Beach Resort	Chogogo Resort	Boca Gentil	Zanzibar Tinto & Rest.
Personeel (vast + tijdelijk)	20 + 8 á 10	24 + 16	100	72	10	72
Restaurant (apart geteld)		10				
Vervoerswijze:						
- met de auto (vast + tijdelijk)	18 + 3 á 4	22	60 á 70	25	±80%	±40%
- met OV	6 á 7	18	30 á 40	33	±5%	±30%
- overige (fiets/ te voet)	2			14	±15%	±30%
- vervoerswijze personeel restaurant		onbekend				
Bestaansperiode bedrijf	2 jaar	10 jaar	10 jaar	13 jaar	3 jaar	10 jaar
- (b)edden/ (k)amers	278 b	180 b	320 b	500 b	510 b	
- (h)uisjes/ (u)nits		128 h	158 k	160 u	85 u	n.v.t.
- Bezettingsgraad kamers	80%	84%	80%	90%	30 á 80%	n.v.t.
- Bezetting parkeerterrein (p)	niet onderzocht	niet onderzocht	niet onderzocht	niet onderzocht		240p 100% 3 x wk
- Uitbreidingsplannen	nee	nee	ja	nee	nee	nee
- Realisatie wanneer?					156 hk in aanbouw	nieuwbouw op korte termijn open
* Hotelkamers (hk) in aanbouw			eind '11 t/m 2012			

Goederen & zwaar vervoer gerelateerd aan bedrijven

Een bijzondere categorie van verkeersaantrekkende voorzieningen zijn de transportbedrijven, distributiebedrijven en/of bedrijven die

gebruik maken van zwaar vervoer om hun goederen te transporteren. In de regio Carcasbaaiweg zijn enkele grotere transportbedrijven te vinden, zoals Caribbean Cargo Services NV. gelegen aan Caracasbaaiweg # 328 en Gomez Transport NV. aan

Schottegatweg Oost # 128 op Saliña. Daarnaast zijn er ook kleinere distributiebedrijven, zoals Florida Express en Hector Henriquez & Co, beiden gelegen aan de Oude Caracasbaaiweg.

Net buiten het plangebied is, in Zeelandia, ook een aantal transportbedrijven gelegen: International Cargo Services N.V. (I.C.S.) gelegen aan de Polarisweg z/n en Meyer Moving (voor nationaal en internationaal transport) gelegen aan Kaya Jacob Posner # 14, Don Andres N.V. aan Groot Davelaar # 137 en Medina Gargo Services & Transport NV gelegen aan Groot Davelaar Kv 6-7.

Een bedrijf in de regio dat gebruikmaakt van zwaar transport ten behoeve van goederenvervoer is het voormalige verkooppunt van bouwmaterialen van Kooyman B.V., gelegen aan Kaya Kooyman in Dominguito. Tegenwoordig fungeert dit voormalige verkooppunt als opslagplaats en tevens als aanvoerpunt van bouwmaterialen voor de “Mega Store” van Kooyman gelegen aan Kaya W.F.G. (Jombi) Mensing op Zeelandia. Er wordt voornamelijk gebruik gemaakt van lange vrachtwagens om hout en andere bouwmaterialen te vervoeren. Het bedrijf Kooyman maakt gebruik van de vervoerswagens van A & A transport N.V., een bedrijf dat net buiten het plangebied valt. Het bedrijf ligt aan de Flairaweg 4, in de geocodezone 38, Santa Rosa. Daarnaast moeten de wat grotere

¹⁵ Van dit transportbedrijf is bekend, dat zij diverse bedrijven bedienen die met name aan de Seru Loraweg liggen. Ondanks herhaaldelijk vriendelijke toezeggingen op ons verzoek is gedaan zijn de gevraagde gegevens niet geleverd.

Tabel 8.2: Overzicht type zwaarvervoer gebruikt door transportbedrijven aan Caracasbaaiweg

Type voertuig	Transport-/ distributiebedrijven			
	Caribbean Cargo Services N.V.	Bediening Opslagplaats Kooyman door A&A Transport N.V.	Gomez Transport N.V. ¹⁵	Florida Express (Distributie-bedrijf)
Trekkers	4	5 per dag (heen en vervoer naar Mega Store Center)		5 containers per week
Grote trucks	2			1
Trucks	4			2
Pick-ups	5			1
Gebruik Caracasbaaiweg	Gemiddeld 150 x per dag	Gemiddeld 10 x per dag	Onbekend	Gemiddeld 4 á 5 x per dag

winkels in het gebied, zoals Vreugdenhil en Best Buy niet over het hoofd worden gezien. Deze winkels maken regelmatig gebruik van containertrekkers voor de aanvoer en bevoorrading.

Uit de inventarisatie van de kwaliteit van het wegennet blijkt dat de Caracasbaaiweg een wegverbinding is die (waarschijnlijk) op veelvuldige wijze wordt gebruikt als transportroute voor goederen en zwaar vervoer. Er zijn geen gerichte tellingen gedaan ten aanzien van het zwaar verkeer als onderdeel om de hoeveelheid zwaar vervoer per tijdseenheid vast te stellen. Maar op basis van gedane observaties blijkt overduidelijk dat er zwaar verkeer is. Uit gevoerde gesprekken met een medewerker van DOW (dhr. Zelagas) blijkt dat er bij DOW ideeën leven om specifieke telapparatuur aan

te schaffen die het mogelijk maakt in de toekomst deze categorie weggebruikers apart te kunnen inventariseren met behulp van aangepaste instrumentarium. Het zijn met name bedrijven, bedrijfshangars en/of opslagplaatsen in de directe nabijheid die gebruik maken van zware vrachtwagens. Bovendien wordt voor de bevoorading van resorts en aanverwante functies op Jan Thiel en Boca Gentil ook zwaar transportmateriaal ingezet.

Auto gerelateerde werkfuncties

Bijzonder kenmerkend van het gebied langs de Caracasbaaiweg bij Saliña is de grote concentratie aan auto's gerelateerde zaken, zoals "autodealers", "carwash", verkooppunten van "spare parts & car accessories", autobanden en benzine stations namelijk: AutoCity BV. aan Elias R.A. Moreno Blvd # 1 (Saliña z/n), Crown Automotives B.V. aan Caracasbaaiweg # 83, Leo Schnog's Enterprises N.V. aan Caracasbaaiweg # 83, KIA Universal Motors B.V. en Global Motors B.V. aan Junostraat # 6, Van Dijs Auto Center aan Dr. Maalweg # 4. Automotive Enterprises/ Radio Shack aan Fokkerweg # 17, Charlie's Auto Center op Salinja naast 186, Cooper Tires aan Caracasbaaiweg # 121, De Jongh Sporthuis NV Dunlop Tires aan Kaya Max Henriquez # 19 en Euro Parts aan dezelfde weg, Maveco N.V. aan Caracasbaaiweg 223, Napa Auto Parts and the Tire Centers aan Caracasbaaiweg 219-220, Tire Sales & Service del Caribe aan Fokkerweg # 4, Tire Tire Auto Center aan Fokkerweg # 52. Net

buiten het plangebied op Zeelandia bevinden zich Garage Cordia BV aan Kaya Jacob Posner # 39 en Ultimate Automobiles N.V. aan Kaya W.F.G. (Jombi) Mensing # 41.

Mogelijke effecten & gevolgen

Werk- en leefgebieden met een veelheid aan verkeers-aantrekkende functies vragen om een veel grotere opvang-capaciteit in de zin van hoeveelheid parkeerplaatsen, vloeroppervlaktes van gebouwen, etc.. dan gebieden die een woonfunctie hebben. Op grond van planologisch overwegingen zouden verkeersaantrekkende functies die overmatig overlast voor omwonenden veroorzaken naar een andere plek op het eiland kunnen worden geheralloceerd. Het is dan ook belangrijk het totale bestaande ruimtelijke ordeningsinstrumentarium toe te passen ten aanzien van het reguleren van functieveranderingen. Echter de ruimtelijke ordeningsinstrumenten die op Curaçao voorhanden zijn, waaronder de Eilandsverordening Ruimtelijke Ontwikkeling Curacao (EROC) en het Eilandelijk Ontwikkelingsplan (EOP) bieden onvoldoende verfijning op het microniveau, waardoor het optreden van functieveranderingen op pandniveau onvoldoende adequaat aangestuurd kunnen worden. Desalniettemin is het hier op zijn plaats om het 'herallocatie'-principe als een mogelijk gebruiksinstrument te noemen bij het zoeken naar verkeers-planologische oplossingen.

9. Functioneel-ruimtelijke ontwikkelingen in de regio Caracasbaaiweg

Verandering van functies

Langs hoofdwegen en bij sommige binnenwegen in het onderzoeksgebied is steeds meer een omschakeling te zien van woonpanden richting andere niet op wonen gerichte functies, een ontwikkeling die zich vooral de afgelopen jaren heeft voltrokken. Met name aan de Caracasbaaiweg en de Seru Loraweg zijn de sporen te zien van dit verstedelijkingsproces in ontwikkeling. De buurten Janwe, Koporaal langs de Caracasbaaiweg en langs de Seru Loraweg in de buurten Chango, Klein Kwartier en Scherpenheuvel, Saliña Ariba, Klein Davelaar en Goede Hoop aan de Saturnusstraat en in de omgeving van de wegverbinding Dr. Maalweg/Dr. Hugenholtzweg/Rotterdamweg zijn de buurten Marie Pampoen en Dominguito sterk aan het verdichten. Er zijn en worden allerlei woonappartementen in de vorm van verdiepingsgebouwen neergezet, waaronder bijvoorbeeld het project “ZenCity”. Ook worden voormalige woonpanden steeds meer getransformeerd in detailhandelzaken, die komen in allerlei vormen voor langs de weg.

Door deze ontwikkeling, waarbij gebieden die van oudsher een dominante woonfunctie hadden hun verblijfsfunctie steeds meer verliezen, wordt meer verkeer en zwaar vervoer aangetrokken. Deze gebieden functioneren als een soort uitwaaiersgebied voor ontwikkeling en uitbreiding van werkfuncties, die van oudsher meer

geconcentreerd lagen in de voormalige woonbuurt Saliña en het bedrijfengebied Zeelandia. Saliña en Zeelandia werden in tachtiger jaren beschouwd als ‘het nieuwe centrum’ van Willemstad ten opzicht van ‘het oude centrum’ gelegen in de gebieden Punda, Otrobanda, Scharloo en Pietermaai. Tegenwoordig heeft het gebied Spaanse water (zone no. 64), waaronder de woon- en residentiële buurten Jan Thiel, Boca Gentil, Brakkeput (Ariba en Abou), als het sterkst groeiende werk- en woongebied van het eiland, de rol overgenomen die Saliña/Zeelandia in de tachtiger jaren had. In deze gebieden worden op basis van uit- en inbreidingsplannen andere en ook nieuwe functies gerealiseerd die met name gericht zijn op het toerisme, gecombineerd met een residentiële functie.

In Saliña/Zeelandia en omgeving is geen sprake van op grote schaal bijbouwen van nieuwbouw. Binnen het zonegebied no. 42, rondom de Seru Loraweg (waaronder de buurten Chango, Klein Kwartier en Scherpenheuvel), is zich een apart bedrijfengebied van beperkte omvang aan het ontwikkelen. In dezelfde zone zijn ook buurten te vinden met een woon en/of een residentieel karakter, zoals Janwe, Girouette, Burundanga, etc.. Het bedrijfengebied van Scherpenheuvel en Klein Kwartier is vele malen kleiner dan Saliña en Zeelandia. Niet zo ver hier vandaan is de drukke Santa Rosaweg die qua verkeersdrukke als de tweelingzus of -broer van de

Caracasbaaiweg wordt beschouwd. De drukke Santa Rosaweg grenst dicht aan het plangebied. Hier zijn ook verstedelijking en/of verdichtingsverschijnselen in de stedenbouwkundige structuur waar te nemen als gevolg van werkfuncties die zich in deze gebieden steeds meer hebben gevestigd en/of zich zijn aan het ontwikkelen zijn, zoals de economische ontwikkeling in de vorm van detailhandel, kantoren en dienstverlenende functies.

Het schiereiland aan de Caracasbaai heeft een lange geschiedenis als havenfunctie. Tot halverwege de 19^e eeuw was er een militaire post gevestigd, op Fort Beekenburg. In de jaren 70 van de 19^e eeuw werd Caracasbaai aangewezen tot quarantainestation, er was een ziekenhuis voor zeelui met een besmettelijke ziekte en ook een observatiecentrum voor zeelui om vast te stellen dat ze niet besmet waren. De jaren daarna heeft Caracasbaai zich ontwikkeld tot een belangrijk havengebied. In 1925 werd een deel van het terrein door de overheid in erfpacht gegeven aan de Koninklijke Shell N.V., met als doel er een tankplaats en bunkerpark te realiseren. In totaal zijn er 48 tanks gebouwd op dit destijds afgesloten industriegebied, die dienden voor de bunkering van olieschepen. Tot in de 80-er jaren van de 20^e eeuw was dit gebied in gebruik als diepvaarwater zeehaven. Na het vertrek van de Shell kwam het schiereiland weer in handen van de overheid, maar bleef gesloten voor de bevolking. De twee aanwezig steigers zijn nog steeds functioneel en worden regelmatig gebruikt voor het afmeren

van grote zee- en of cruiseschepen. Ook worden er soms boortorens aangelegd, waar reparatie en/of onderhoudswerkzaamheden op worden uitgevoerd.

In de jaren 90 kiest de overheid voor een ontwikkelingsstrategie om toerisme en met name hotelbouw meer te stimuleren. In 1999 wordt in dit verband een intentie overeenkomst getekend tussen de toenmalige overheid en een buitenlandse ontwikkelaar, de Grand Cypress Development Company, met de bedoeling op het schiereiland van Caracasbaai een grootschalig resort te ontwikkelen met hotels, winkels een jachthaven, etc.. Van de overheid werd een eigen investering van 100 miljoen verwacht, die nooit voor dit project zijn vrijgemaakt. In 2007 is het plan uiteindelijk door de Curaçaose eilandsraad verworpen.

Wel is in 2006 het Caracasbaai schiereiland volledig aan de Curaçaose bevolking opengesteld, na ongeveer 80 jaar afgesloten te zijn geweest. Het gebied heeft een snelle ontwikkeling doorgemaakt als recreatiegebied voor zowel de lokale bevolking als de buitenlandse toerist. De ontwikkeling is nog niet afgerond, onlangs zijn er nieuwe plannen gepresenteerd waaronder de bouw van een cruiseterminal en een door de cruisemaatschappij op te zetten toeristisch dorp.

Aan de westkant van Caracasbaai wordt momenteel het Palapa Curaçao Beach & Casino Dive Resort met 189 kamers gerealiseerd.

Tevens is er een masterplan opgesteld dat voorziet in de planning van 1.200 hotelkamers op het Caracasbaai schiereiland.

Naast de Caracasbaai heeft het nabij gelegen Spaanse Water een aantal functies voor de kleinere scheepvaart: de visserij en de pleziervaart. Midden jaren 90 is in het Spaanse Water, een binnenwater ter hoogte van Caracasbaai, een havenvoorziening gerealiseerd voor vissersboten die tevens als jachthaven voor plezierjachten functioneert. Het Spaanse Water is voor boten bereikbaar via één ingang vanaf open zee. Deze ingang grenst aan Barbara Beach, eveneens een gebied dat sinds 2006 een ware metamorfose heeft ondergaan. De ontwikkeling van het gebied en de komst van het Hyatt Regency Resort wordt gezien als een van de belangrijkste toeristische ontwikkelingen op het eiland. Het Hyatt Resort heeft 350 kamers, 3 restaurants, een golfbaan en verschillende toeristische faciliteiten. In de directe omgeving van het hotel wordt Santa Barbara Plantation ontwikkeld, hierbinnen zijn 1.650 nieuwe kamers gepland.

De grootscheepse functioneel ruimtelijke ontwikkelingen van de directe omgeving van Caracasbaai met een sterke nadruk op recreatieve en toeristisch ontwikkeling, heeft onherroepelijk geleid tot extra aantrekking en een toename van verkeer en vervoer in het betreffende gebied.

Verspreiding functies

Naast de binnenstad, het belangrijkste hoofdcentrum van het eiland, kent Curaçao geen subcentra, die een maximale diversiteit aan functies bezitten en het mogelijk maken dat eilandelijke regio's functioneel-ruimtelijk zelfstandig kunnen functioneren los van elkaar. In de afgelopen decennia is weliswaar sprake van een verdere uitwaaiering van economische en/of werkfuncties, vooral in langs de hoofdwegen gelegen regio's. Desondanks is het nog steeds zo, dat de eilandbewoner die bijvoorbeeld in de oost- en/of de west-regio van het eiland woont zich voor zijn dagelijkse activiteiten en benodigheden naar de regio's stad en uitbreidingstad moeten verplaatsen. Er is geen hiërarchisch ingedeelde stedenbouwkundige structuur opgebouwd en/of ontstaan van hoofdcentrum met subcentra's op het eiland, waarbij in elke ruimtelijke eenheid een sterke diversiteit aan functies is geconcentreerd. Dit gebrek leidt er toe dat de weggebruiker meerdere verplaatsingen moet maken in het verkeer naar uiteenlopende locaties op het eiland. Dit roept heel veel inefficiëntie op en veroorzaakt niet doordachte extra verkeersproductie, die overlast opleveren o.a. door filevorming in vooral de spitsuren. Een gebrek aan strategische verkeers- en ruimtelijke planning is debet aan de huidige ontstane problematische verkeers- en vervoerssituatie.

Ook voor de zones Spaanse Water, Rooi Santu, Montaña (Abou en Rey), Seru Grandi zijn zulke verplaatsingen in het verkeer waar te

nemen. Door gebrek aan scholen in deze regio's is men gedwongen om zich te verplaatsen richting de regio's stad en uitbreidingsstad om kinderen van onderwijs te laten genieten. Tegenwoordig komt daar nog bij dat bepaalde studierichtingen (o.a. horeca, administratie) alleen bij bepaalde scholen op een specifieke locatie worden gegeven en niet meer op alle schoollocaties. Hierdoor is men vaak gedwongen om nog langere afstanden af te leggen in het verkeer, omdat zo'n onderwijsinstelling vaak niet dichtbij de woonbuurt is gevestigd.

Een gebrekkige verkeers- en ruimtelijke detailplanning in de vorm van een uitwerkingsplan (zoals bedoeld in artikel 17 van de Eilandsverordening Ruimtelijke Ontwikkelingsplanning Curaçao, afgekort EROC) is mede debet aan de ontstane problematische verkeers- en vervoerssituatie. Er is geen sprake van breed gedragen consensus over de noodzakelijke implementatie van dit beleid, ondanks het overheidsuitgangspunt dat toerisme, met name hotelbouw, moet worden gestimuleerd. In de jaren 90 kreeg de westelijke helft van het schiereiland in het Eilandelijk Ontwikkelingsplan (EOP) een toeristische/hotel bestemming, het oostelijk deel kreeg een bestemming als conserveringsgebied. Deze bestemmingen zijn nog steeds van kracht. Het EOP, opgesteld in 1995, is geëvalueerd en momenteel wordt door DROV gewerkt aan

de herziening ervan. Verschillende krachten binnen de lokale samenleving, zoals Stichting Pro Monumento, Amigu di Tera, Nationaal Archeologisch & Antropologisch Museum, Team Cactus, Reef Care Curaçao en Sosiedat di Arkitekto i Ingeniero Antiano (SAIA) voeren gezamenlijk actie om Caracasbaai schiereiland voor de eigen bevolking toegankelijk te laten zijn en het unieke karakter van dit gebied te behouden. In de ogen van deze organisaties zijn grootschalig massatoerisme en excessieve commerciële ontwikkeling desastreus voor de cultuurhistorische en recreatieve waarden, de natuur en het milieu van dit bijzondere gebied. Door deze groepen wordt dan ook gepleit om Caracasbaai schiereiland te bestemmen als Nationaal Park en hiervoor is zelfs reeds een uitwerkingsplan opgesteld en openbaar gemaakt. Het algemene publiek is opgeroepen tot het afgeven van steunbetuigingen aan dit voorstel. Wat uiteindelijk de bestemming van het schiereiland gaat worden is op dit moment nog niet bekend.

Werktijden

Een ander aandachtspunt zijn de werktijden. Het merendeel van de bevolking begint op hetzelfde tijdstip te werken en gaat ongeveer tijdens hetzelfde tijdsinterval weer naar huis, waardoor het spitsuurprobleem alleen maar erger wordt.