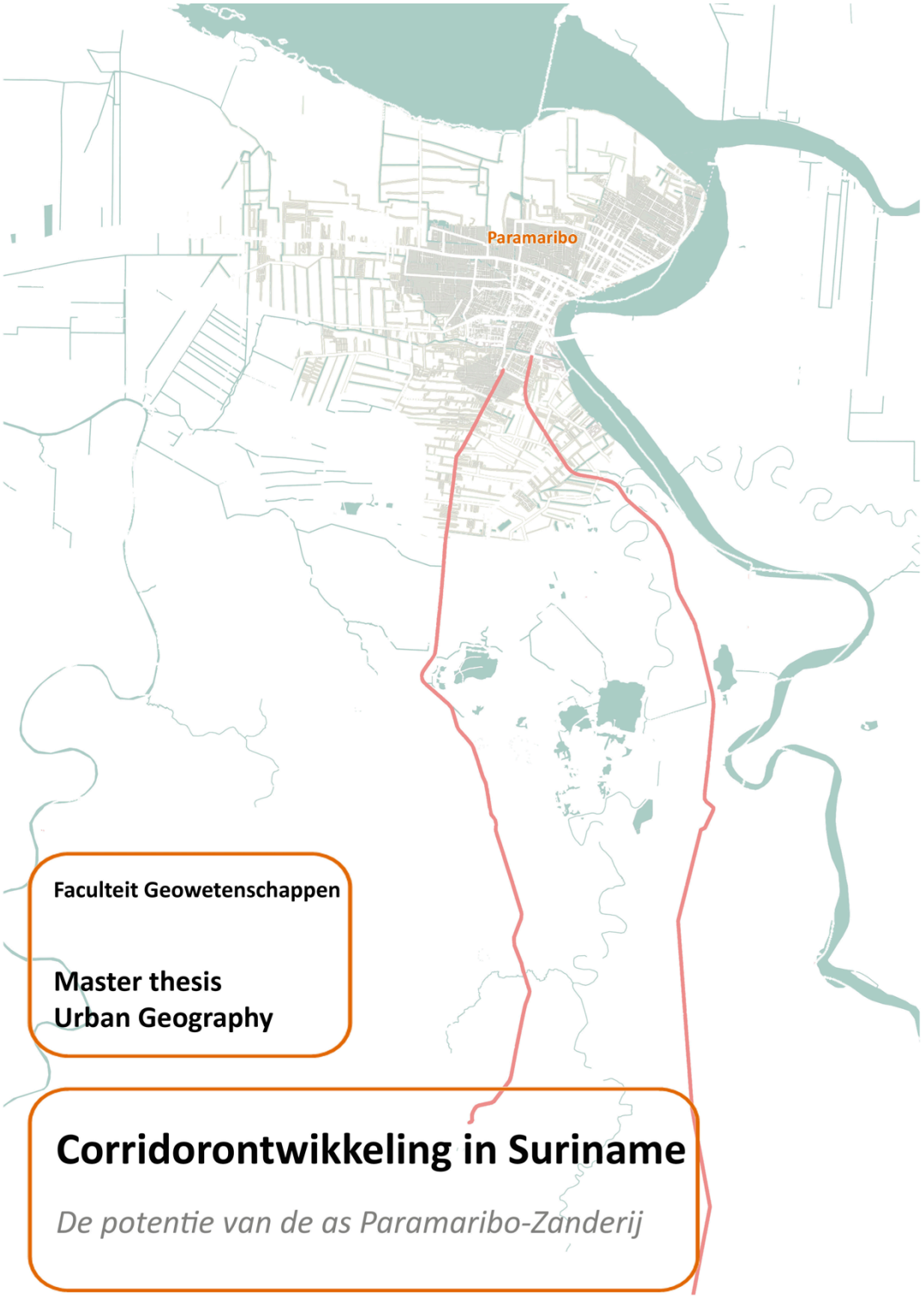


Faculteit Geowetenschappen

Master thesis
Urban Geography

Corridorontwikkeling in Suriname

De potentie van de as Paramaribo-Zanderij

Begeleiding
Universiteit Utrecht
Prof. dr. Pieter Hooimeijer
Dr. Jan Prillwitz

Stichting Planbureau Suriname
Drs. H.T.J. Lutchman

Jasmijn Kooijmans
0421170

Maart 2013

Universiteit Utrecht

Corridorontwikkeling in Suriname

De potentie van de as Paramaribo-Zanderij

Jasmijn Kooijmans
0421170
jasmijnkooijmans@gmail.com

Master Thesis
Urban Geography
Universiteit Utrecht
Faculteit Geowetenschappen
Maart 2013

Begeleiding

Universiteit Utrecht
Prof. dr. Pieter Hooimeijer
Dr. Jan Prillwitz

Stichting Planbureau Suriname
Drs. H.T.J. Lutchman

INHOUD

Voorwoord **7**

1 Inleiding **9**

1.1 Achtergrond
1.2 Aanleiding
1.3 Werkwijze
1.4 Onderzoeksvragen
1.5 Doelstelling
1.6 Maatschappelijke en wetenschappelijke relevantie
1.7 Leeswijzer

2 Theoretisch kader **15**

2.1 Inleiding
2.2 Planningsconcept ontwikkelingscorridor
2.2.1 Voorwaarden ontwikkelingscorridor
2.3 Ontwikkeling van een vliegveld als knooppunt
2.4 Ontwikkeling van ecotoerisme
2.5 Publiek-private samenwerking
2.6 Duurzaamheid
2.7 Conclusie

3 Het onderzoeksgebied: de regio Paramaribo - Zanderij **27**

3.1 Inleiding
3.2 Fysieke structuur en infrastructuur
3.3 Bestuurlijke indeling
3.4 Bodemeigenschappen en wateroverlast
3.5 Economische structuur
3.6 Het vliegveld Zanderij
3.7 Toerisme
3.8 Conclusie

4 Analyse **41**

4.1 Inleiding
4.2 Methoden
4.3 Actoranalyse
4.3.1 Economische voorwaarden
4.3.2 Institutionele voorwaarden
4.3.3 Fysieke voorwaarden en transportcondities
4.3.4 Overige voorwaarden
4.3.5 Ontwikkeling vliegveld als knooppunt
4.3.6 Ontwikkeling van ecotoerisme
4.3.7 Publiek-private samenwerking
4.3.8 Duurzaamheid

4.4 Sterkte-/zwakteanalyse
4.5 Conclusie

5 Conclusie en aanbevelingen 61

6 Literatuur 66

Bijlagen
Bijlage 1: Overzicht interviews 71
Bijlage 2: Kaart onderzoeksgebied A3 formaat 73

Voorwoord

Een stage in het buitenland is lange tijd een droom van mij geweest. Het onderzoek voor mijn master thesis voor de opleiding Urban Geography was een mooie aanleiding. Mijn vader kwam met het idee om naar Suriname te gaan, omdat hij daar al vaker is geweest en dit land een tekort heeft aan planning. Een mooie uitdaging. En zo geschiedde… Na contact te hebben gezocht met het Kabinet van de Vicepresident werden mijn gegevens doorgestuurd aan Stichting Planbureau Suriname. De toenmalige directeur van het Planbureau, de heer Ing. H. Ormskerk, gaf mij de mogelijkheid om stage te komen lopen en mijn onderzoek uit te voeren.

Het rapport dat voor u ligt is het resultaat van het onderzoek dat ik heb uitgevoerd in Suriname en Nederland gedurende de periode van januari 2012 tot maart 2013. De stage die ik heb gelopen bij Stichting Planbureau Suriname was voor mij een bijzonder leerzame periode. Om in een korte tijd een nieuwe regio te leren kennen en daar onderzoek te doen heeft veel van mij gevergd. Ik had dit nooit kunnen doen zonder de hulp en steun van een aantal mensen.

Allereerst wil ik het Planbureau bedanken, dat mij de kans heeft gegeven om naar Suriname te komen en onderzoek te doen. Ik bedank al mijn collega's bij het Planbureau. In het bijzonder de heer Drs. H.T.J. Lutchman, die mij heeft bijgestaan tijdens mijn stage. Ik bedank hem voor zijn adviezen, het vertrouwen dat hij me heeft gegeven en het nakijken van mijn stukken. Ir. R. Sanchit voor zijn ondersteuning en de kennis van de Surinaamse bodem, en het begeleiden van mijn bezoek aan het districtscommissariaat van Wanica. Daarnaast wil ik de heer Bean bedanken voor zijn ondersteuning en het begeleiden van mijn bezoek aan de regio en aan het districtscommissariaat van Para.

Mijn begeleiders vanuit de Universiteit Utrecht wil ik ook bedanken. De heer Dr. Jan Prilwitz voor het vertrouwen en de ondersteuning die hij heeft geboden bij het opstarten van dit onderzoek. In het bijzonder wil ik bedanken Prof. Dr. Pieter Hooimeijer, die mij heeft geholpen bij het aanbrengen van structuur, na mijn terugkomst uit Suriname, en die mij heeft gemotiveerd om steeds weer verder te gaan en dieper op de stof in te gaan.

Dankbaar ben ik voor de ondersteuning van mijn familie. In het bijzonder Laura Kooijmans en Pieter Kooijmans voor het controleren van mijn spelling en grammatica. Jacintha Kooijmans voor het eindeloze geduld als ik thuis kwam en er even helemaal doorheen zat. Mijn medestudenten voor hun interesse in mijn onderzoek, in het bijzonder Vivian Doumpa voor het helpen bij het maken van de kaarten. Mijn vrienden in Utrecht voor het vertrouwen en het bieden van een luisterend oor en de vrienden die ik in Paramaribo heb leren kennen voor de afleiding en de geweldige tijd die we hebben gehad in Suriname.

Als laatste wil ik alle geïnterviewden bedanken voor het meewerken aan de interviews.

Utrecht, maart 2013

Jasmijn Kooijmans

1. Inleiding

1.1 Achtergrond

De groei van de stad Paramaribo is de afgelopen jaren afgenomen, er is sprake van urban sprawl: veel mensen vertrekken naar het omliggende gebied. De groei van Groot-Paramaribo is hierdoor sterk toegenomen. Door de grote influx van nieuwe Chinese ondernemers heeft met name Paramaribo-Noord en de Indira Gandhiweg een enorme metamorfose ondergaan. De fysiek-ruimtelijke structuur bleef grotendeels ongewijzigd, maar de differentiatie van ruimtegebruik nam sterk toe. Er ontwikkelden zich commerciële aders door grootschalige, ongeplande, niet voorziene en voor Suriname moderne commerciële ontwikkelingen die prominent vormgaven aan de stedelijke structuur in de afgelopen circa 12 jaar. Door deze ontwikkelingen werden relatief veel woonkavels getransformeerd tot commercieel ruimtegebruik en werden vele woningen afgebroken. De woondichtheid nam elders weer toe door nieuwbouw, juist als gevolg van de nieuwe commerciële ontwikkelingen die als attractiefactor fungeerden. Onder andere door de gemiddeld veel hogere prijzen voor onroerend goed die de nieuwe Chinezen boden stegen de prijzen daarvan op stedelijk niveau. Door ruimtegebrek in de centrale stad is er een woningtekort ontstaan en zijn de huizenprijzen de afgelopen jaren ook gestegen. Ook buiten Paramaribo zijn de prijzen aan het stijgen en loopt het woningtekort op, o.a. doordat in de afgelopen decennia de vraag het aanbod verre overtrof en opeenvolgende regeringen nauwelijks resultaat boekten met volkswoningbouw. Daarnaast is de structuur van Paramaribo niet aangepast aan het sterk toegenomen gemotoriseerde verkeer en zijn er nauwelijks mogelijkheden tot aanpassing. Het openbaar vervoer functioneert ook niet optimaal, de stad leent zich daar nauwelijks voor door de geringe bevolkingsdichtheid van het uitgestrekte gebied (MOP, 2001). Ook de klimaatverandering vormt een bedreiging voor de stad: door de zeespiegelstijging loopt Paramaribo het risico onder water te lopen, omdat zij laag ligt. Wat eigenlijk een groter probleem vormt, is de toenemende regenval en de daarbij behorende wateroverlast die de productiviteit verlaagt, zakelijke interacties vertraagt of tijdelijk stopt, de reguliere nutsbedijvigheid (w.o. vuilophaal) tijdelijk lamlegt en dus frequent geld kost (Lutchman, 2010). De afwatering in Paramaribo is nu al een probleem; na een hevige regenbui lopen diverse delen van de stad onder water (MOP, 2001).

Dit zijn drie grote bedreigingen voor de verdere ontwikkeling van Paramaribo: er is ruimtegebrek, er is sprake van structurele verkeerscongestie en frequent wateroverlast. Een oplossing bieden voor deze problemen vergt enorme ingrepen in de inrichting en infrastructuur van de stad. Deze ingrepen brengen enorme kosten met zich mee en zijn daarom waarschijnlijk niet te realiseren. In plaats van ingrijpen in de huidige situatie kan ook naar alternatieven worden gezocht.

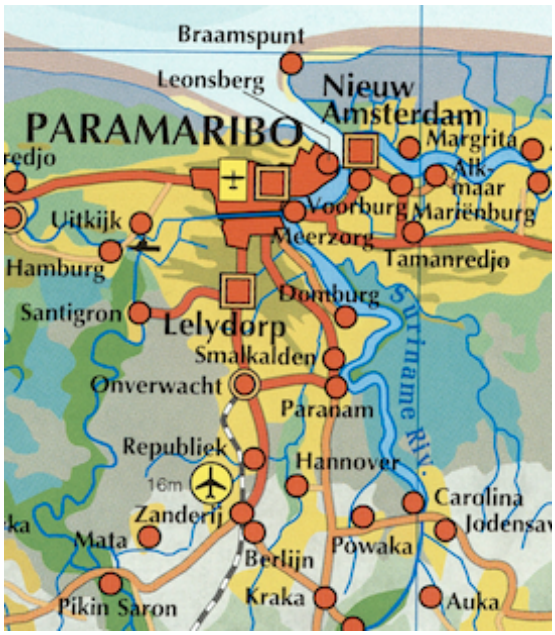
Een alternatief is de ontwikkeling van de regio richting de zuidelijk gelegen luchthaven Zanderij. Daar gaan thans steeds meer stemmen voor op (Lutchman, 2007). Hier is nog ruimte voor ontwikkeling en de fysieke structuur kan zo ingericht worden dat er minder kans is op verkeerscongestie. Het gebied is hoger gelegen, waardoor er minder risico wordt gelopen bij een zeespiegelstijging. Bovendien kan bij het inrichten van dit gebied de afwatering van tevoren in kaart worden gebracht. De luchthaven heeft een ontwikkelingspotentie; het aantal vluchten kan worden uitgebreid aangezien op dit moment slechts een matig aantal vluchten uitgevoerd wordt. Verder heeft de regio drinkwater, recreatiegebieden en een prachtig landschap met veel natuur, bossen en moerassen, waar veel ruimte kan worden geboden voor toerisme.

1.2 Aanleiding

Om het alternatief van de ontwikkeling naar het zuiden te onderzoeken heeft de Stichting Planbureau Suriname aan de auteur de mogelijkheid geboden om een onderzoek uit te voeren naar de ontwikkelingspotentie van het gebied vanaf Lelydorp tot en met de nationale luchthaven te Zanderij, het Johan Adolf Pengel vliegveld, dat circa 40 kilometer ten zuiden van Paramaribo is gelegen (zie afbeelding 1.1).

De Stichting Planbureau Suriname heeft als doel het beramen, opstellen, ontwikkelen, coördineren en steunen van plannen, welke kunnen leiden tot bevordering van de geestelijke en materiële welvaart in Suriname. Het staat daarbij de minister bij, die belast is met de nationale en regionale planning (Stichting Planbureau Suriname, 2012). De stichting is onder andere verantwoordelijk voor het schrijven van structuurplannen voor de diverse regio's in Suriname.

Afbeelding 1.1: Paramaribo, Lelydorp en Zanderij



Bron: Lutchman, 2002

Na het bestuderen van de huidige fysieke infrastructuur, de problemen die zich in Paramaribo voordoen en de potentie van de regio om ontwikkelingen in gang te zetten tussen twee belangrijke knooppunten (de stad Paramaribo en de luchthaven Zanderij), is de opdracht vertaald in een onderzoek naar de potentie voor het creëren van een ontwikkelingscorridor in de regio. Het begrip ontwikkelingscorridor is nog onbekend in Suriname en is in dit onderzoek een leidend principe geworden. Een ontwikkelingscorridor stimuleren in deze regio kan een oplossing bieden voor een aantal problemen, omdat er meer ruimte is voor huisvesting, de wegen planmatig kunnen worden uitgebreid en het voorzieningennetwerk eveneens. Hierdoor kan de groei en daarmee de enorme druk op het voorzieningenniveau en het centrale deel van het wegennetwerk van Paramaribo afnemen. Tevens kan het bijdragen aan doorlopende economische ontwikkelingen en de verdere groei van het toerisme in Suriname. Het biedt een kans voor Suriname om zich verder te ontwikkelen naar een moderne, op concrete behoeften van bewoners en toeristen gerichte maatschappij, waardoor het bruto nationaal product kan worden verhoogd en het welvaartsniveau zal stijgen.

De auteur heeft er voor gekozen om het onderzoeksgebied te verruimen naar de regio Paramaribo - Zanderij, met name omdat de Martin Luther Kingweg meer mogelijkheden bieden voor het creëren van een corridor en de stad Paramaribo als belangrijk knooppunt kan fungeren binnen de corridor.

1.3 Werkwijze

Aan dit onderzoek is een stage verbonden bij de Stichting Planbureau Suriname. Deze stage heeft plaatsgevonden in de maanden mei, juni en juli van 2012 aan het Planbureau in Paramaribo, Suriname. Door de directeur van het Planbureau werden twee senior adviseurs als begeleiders aangewezen, één voor duurzame ruimtelijke ordening en planning en één voor bodemkundige

aspecten. Tijdens de stage zijn velerlei beleidsdocumenten bestudeerd, observaties gedaan en interviews gehouden met diverse sleutelpersonen.

Voorafgaand aan de stage is er een uitgebreide verkenning gemaakt van de literatuur over Suriname om het onderzoeksgebied beter te leren kennen. Daarnaast is er een literatuurstudie gedaan naar het planningsconcept ontwikkelingscorridor, duurzaamheid, ecotoerisme, de ontwikkeling van een vliegveld als knooppunt en publiek-private samenwerking.

Er is een sterkte-/zwakteanalyse gemaakt aan de hand van de uitkomsten van de interviews, om te onderzoeken of de regio Paramaribo - Zanderij aan de voorwaarden voldoet voor het ontwikkelen van een corridor. Het uit te voeren onderzoek stond vooraf niet vast en is steeds aangepast aan de lokale omstandigheden en de resultaten van eerdere bevindingen.

1.4 Onderzoeksvragen

Op basis van de geschetste achtergrond en aanleiding van dit onderzoek en de geboden mogelijkheid tot het doen van onderzoek voor de Stichting Planbureau Suriname, is de centrale vraag voor dit onderzoek als volgt geformuleerd:

In hoeverre is corridorontwikkeling op regionaal niveau een valide mogelijkheid om de problemen die zich voordoen in Paramaribo op te lossen met inachtneming van de natuur van Suriname?

Om tot een beantwoording van de centrale onderzoeksvraag te komen dient eerst te worden vastgesteld wat een ontwikkelingscorridor is en wat de voorwaarden zijn voor het ontwikkelen van een corridor. Daarnaast zal er onderzocht moeten worden of de regio aan deze voorwaarden kan voldoen. Hiertoe zijn een aantal subvragen opgesteld die het onderzoek opsplitsen in te onderzoeken fragmenten. Deze subvragen vormen de basis voor de onderdelen van deze thesis en staan centraal in de diverse onderdelen ervan.

1) *Wat zijn de voorwaarden voor het toepassen van het planningsconcept ontwikkelingscorridor?*

Deze deelvraag is onderzocht in het theoretische hoofdstuk. Hier is onderzocht wat het planconcept ontwikkelingscorridor is en aan welke voorwaarden moet worden voldaan voor het ontwikkelen van een corridor.

2) *Wat zijn de kenmerken van het onderzoeksgebied Paramaribo - Zanderij? Wat zijn de ruimtelijke functionele mogelijkheden en beperkingen van de regio (sterktes en zwaktes)?*

Naast het onderzoeken van beleidsdocumenten en literatuur is er, om deze vraag te beantwoorden, ook lokaal onderzoek gedaan in de vorm van observaties. Op deze manier is er een beeld weergegeven van de huidige situatie, de sterktes en de zwaktes van de regio. Dit beeld is terug te vinden in hoofdstuk drie van deze thesis.

3) *In hoeverre kan de regio Paramaribo - Zanderij voldoen aan de voorwaarden voor het ontwikkelen van een ontwikkelingscorridor?*

Om deze vraag te kunnen beantwoorden is er een sterkte-/zwakteanalyse aan de hand van de uitkomsten van de interviews opgesteld. Deze analyse is te vinden in hoofdstuk vier. In de analyse wordt nagegaan in hoeverre de regio aan bepaalde voorwaarden voor corridorontwikkeling kan voldoen.

1.5 Doelstelling

Als definitie voor corridorontwikkeling gebruikt Marrian onder andere het volgende citaat:

> *"An activity corridor is a linear strip or land area, connecting large activity nodes, traversing urban or inter-urban areas, surrounding by a major transport facility or facilities providing an appropriate regional level of mobility and accessibility to adjacent areas, and containing a high concentration of population and mixed land uses" (Anderson & Burnett in Marrian, 2001, p.3).*

Dit citaat geeft duidelijk weer wat een corridor is. De doelstelling van dit onderzoek is inzicht verschaffen in de potentie om ontwikkelingen In Suriname te accommoderen, in de regio vanaf Paramaribo richting Zanderij, door middel van het inzetten van het planningsconcept ontwikkelingscorridor. Dit onderzoek zal nagaan in hoeverre een ontwikkelingscorridor een valide mogelijkheid is om de problemen die zich op het gebied van planning voordoen in Paramaribo op te lossen. De overheid zal uiteindelijk de keuze maken de corridor wel of niet te ontwikkelen.

Het onderzoek verschaft een achtergrond bij het verder ontwikkelen van een structuurplan voor de regio door Stichting Planbureau Suriname, rekening houdend met de mogelijkheden, de sterktes en zwaktes van de regio, de doelstellingen van de regering, de wensen van de bevolking en het bedrijfsleven. Door het opstellen van een structuurplan kan het Planbureau ervoor zorgen dat de ontwikkelingen in de regio in een gewenste richting plaatsvinden en/of ervoor zorgen dat de ontwikkelingen in de regio binnen bepaalde beleidsregels plaatsvinden.

1.6 Maatschappelijke en wetenschappelijke relevantie

De bevolking in Suriname is gebaat bij een verdere ontwikkeling van het land. Het woningtekort, de verkeerscongestie in de stad en de wateroverlast veroorzaken dagelijks problemen voor de mensen die in of nabij de stad wonen. Daarnaast is er behoefte aan groei van de welvaart, werkgelegenheid en de ontwikkeling van een stabiele economische situatie. Het is hiervoor van belang dat Suriname zich verder ontwikkelt en de gebieden die hiervoor geschikt zijn ten volle worden benut. Om tot een stabiele ontwikkeling te komen, moet Suriname van tevoren de mogelijkheden in kaart brengen, hieruit de beste optie selecteren en een structuurplan opstellen. Zo kan een kader worden geschetst waarbinnen ontwikkelingen plaats kunnen vinden en gestimuleerd kunnen worden. Dit heeft op den duur zijn weerslag in de fysieke-ruimtelijke ontwikkeling. Een structuurplan geeft verder inzicht in wat de bewoners in de toekomst kunnen verwachten. Hierdoor kunnen bewoners inspelen op specifieke kansen die er zijn bij de ontwikkeling van het gebied.

Bij het ontwikkelen van een corridor is draagvlak nodig voor economische ontwikkeling en investeringen in verbetering van de infrastructuur. Van belang hiervoor is de investeringsbereidheid van bedrijven en overheden in het gebied. De verschillende actoren die hierbij betrokken zijn dienen te participeren bij het vormgeven van deze plannen, zodat zij ook in een later stadium bereid zijn

medewerking en -eventueel- financiële ondersteuning te verlenen. De economische ontwikkelingen in de regio zijn mede afhankelijk van de ontwikkelingen van de luchthaven en het vliegverkeer, welke weer nauw samenhangen met de groei van het toerisme. Om deze reden is ervoor gekozen om bedrijven en overheden in deze sectoren te benaderen om mee te werken aan dit onderzoek.

De literatuur die beschikbaar is over ontwikkelingscorridors gaat vaak over specifieke situaties zoals bijvoorbeeld in Nederland of in Zuid-Afrika. Deze literatuur is bruikbaar om een aantal voorwaarden op te stellen die nodig zijn bij het ontwikkelen van een corridor. Er is in Suriname nog niet eerder een dergelijk onderzoek uitgevoerd. De ontwikkelingscorridor is een relatief nieuw begrip in Suriname. Dit onderzoek zal het concept in Suriname verder introduceren en de werknemers van Stichting Planbureau Suriname met het onderwerp bekend maken door het presenteren ervan. Verder is dit onderzoek van belang om te toetsen wat de verdere ontwikkelingsmogelijkheden voor het gebied van Paramaribo tot en met Zanderij kunnen zijn.

1.7 Leeswijzer

Deze thesis is opgebouwd uit vijf hoofdstukken, waarvan deze inleiding het eerste hoofdstuk vormt. In hoofdstuk twee wordt een theoretisch kader geschetst waarin het planningsconcept ontwikkelingscorridor nader wordt toegelicht. Daarnaast wordt in dit hoofdstuk de ontwikkeling van het vliegveld als knooppunt besproken omdat het één van de twee belangrijke knooppunten binnen de corridor vormt. De ontwikkeling van het vliegveld hangt nauw samen met de groei van het toerisme, wat ook in het theoretisch kader zal worden behandeld. Verder wordt in dit hoofdstuk aandacht geschonken aan publiek-private samenwerking en duurzaamheid.

In hoofdstuk drie wordt een kader geschetst van Suriname en de regio Paramaribo - Zanderij. Hieruit zal duidelijk blijken wat de kenmerken van de regio zijn en hoe de regio er fysiek uitziet. Hoofdstuk vier zal een actoranalyse en een sterkte-/zwakteanalyse weergeven. Hier wordt uiteengezet aan welke voorwaarden de regio kan voldoen voor het ontwikkelen van een corridor en aan welke voorwaarden Suriname onmogelijk kan voldoen. De methoden die voor het onderzoek zijn gebruikt zijn verwerkt in dit hoofdstuk.

Het vijfde hoofdstuk is de conclusie van het onderzoek. In dit hoofdstuk wordt een antwoord op de onderzoeksvraag gegeven en worden beleidsaanbevelingen gedaan.

2. Theoretisch kader

2.1 Inleiding

Het begrip ontwikkelingscorridor is al een eeuw geleden geïntroduceerd als alternatief voor de concentrische industriële stad. Door toename van de mobiliteit en verdichting in steden heeft het concept steeds meer potentie gekregen en wordt het steeds vaker toegepast. Vooral als een instrument om economische ontwikkeling in een regio te stimuleren en om te voorkomen dat er op een andere ongewenste plek ontwikkelingen plaatsvinden.

Wat is een ontwikkelingscorridor? In hoeverre kan het planningsconcept ontwikkelingscorridor in Suriname worden ingezet om economische ontwikkeling te ondersteunen? Kan een land in ontwikkeling, zoals Suriname, aan de voorwaarden voor het ontwikkelen van zo'n corridor voldoen? En is het haalbaar om dit concept toe te passen in een land met een zwakke infrastructuur? Dit hoofdstuk biedt het theoretische kader waarmee deze vragen kunnen worden beantwoord aan de hand van een actoranalyse, die wordt weergegeven in hoofdstuk vier.

Bij corridorontwikkeling staan knooppunten centraal; één van de knooppunten is in dit geval het vliegveld Zanderij. De ontwikkeling van het vliegveld als knooppunt is daarom van belang, ook als belangrijke drager van het toerisme. Het vliegveld en het toerisme zorgen samen voor draagvlak voor verdere economische ontwikkeling binnen de regio. Om infrastructurele aanpassingen en ontwikkelingen ten behoeve van de corridorontwikkeling te financieren kan men zich richten op publiek-private samenwerking. Een ander aspect, dat eveneens centraal moet staan, is duurzaamheid. Bij elke hedendaagse ontwikkeling moet het behoud van de natuur en het zorgvuldig omgaan met hulpbronnen worden meegenomen in de besluitvorming.

2.2 Planningsconcept ontwikkelingscorridor

Corridorontwikkeling is een planningsconcept dat kan worden ingezet bij de ontwikkeling of inrichting van een regio. Bij het ordenen, plannen en inrichten van een gebied, wordt een oplossing gezocht voor een bepaalde ruimtevraag, bijvoorbeeld op het gebied van werken, wonen en/of vervoer. Er wordt onderzocht op welke manier deze ruimtevraag kan worden geaccommodeerd met behoud van reeds aanwezige functies of er wordt grond gereserveerd om ruimte te bieden aan nieuwe functies (VROM-raad, 1999). Corridorontwikkeling kan als oplossing dienen voor een specifieke regionale ruimtevraag, bijvoorbeeld wanneer het gaat om de toegenomen mobiliteit of de ontwikkeling van een verbinding tussen twee plaatsen in een regio (VROM-raad, 1999).

Een corridor betekent letterlijk: gang of smalle strook grond tussen twee territoria (VROM-raad, 1999). Het gebruik van een corridor als een planningsconcept werd al een eeuw geleden geïntroduceerd als alternatief voor de concentrische industriële stad (Priemus & Zonneveld, 2003). Een corridor is een gebied met een groot potentieel voor economische ontwikkeling (Hidding & Teunissen, 2002). Het is een verbinding tussen twee knooppunten, bijvoorbeeld twee stadscentra, door middel van een infrastructurele verbinding, een transportas (Marrian, 2001). Infrastructurele netwerken zorgen voor een connectie tussen plaatsen en mensen en zorgen dat plaatsen van productie en plaatsen van consumptie samenkomen (Graham & Marvin, 2001). Het functioneren van een infrastructurele ontwikkeling hangt nauw samen met het gebruik ervan. Niet alleen de

infrastructuur van de wegen is hier van belang, maar ook de infrastructuur van bijvoorbeeld ICT-voorzieningen en water- en elektriciteitsaansluitingen (Priemus & Zonneveld, 2003).

Het begrip corridorontwikkeling wordt door Bertolini & Dijst als volgt omschreven:

> *"The corridor concept involves a shift from the current unplanned development of economic activities along motorways towards more planned, concentrated urbanization with as much functional mix as possible along a limited number of (international) transport axes" (Bertolini & Dijst, 2003, p.38).*

De transportas staat bij corridorontwikkeling centraal en moet het mogelijk maken dat beide knooppunten goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en met de auto. Het gebied langs de transportas kent een hoge intensiteit van het grondgebruik voor residentieel en niet-residentieel gebruik. De ontwikkelingscorridor kenmerkt zich door de goede bereikbaarheid (Marrian, 2001). De constructie of verbetering van een snelweg in verband met corridorontwikkeling creëert potentie voor nieuw grondgebruik in de omgeving ervan, omdat de bereikbaarheid wordt verbeterd en er ruimtelijke voorzieningen worden getroffen die de voorkeuren van potentiële gebruikers weerspiegelen (Mason, 1974). Bepaalde gebieden die al in de buurt van deze ontwikkelingen liggen kunnen hiervan profiteren (Priemus & Zonneveld, 2003). Door het woon-werkverkeer en door handel wordt het gebied functioneel met elkaar verbonden (Mera, 1973).

De schaal bij corridorontwikkeling is onbepaald. Het kan op lokale schaal zijn, een corridor van bijvoorbeeld twee kilometer, maar het kan ook op regionale schaal zijn, bijvoorbeeld een corridor van dertig kilometer (Oswald & McNeill, 2010). Regionale ontwikkeling is van belang omdat het leven van mensen door een toenemende mobiliteit steeds minder afhankelijk wordt van stedelijke of administratieve grenzen (Bertolini & Dijst, 2003). Steeds meer van belang worden de bereikbaarheid, de connectie met transportmogelijkheden en de netwerken tussen verschillende plaatsen (Bertolini & Dijst, 2003).

Bij het selecteren van gebieden voor potentiële corridorontwikkeling dient men locaties te prefereren die multimodale kansen bieden en waar een groot draagvlak voor investeringen is (VROM-raad, 1999). Een voordeel van corridorontwikkeling is dat gebruik wordt gemaakt van de ruimtelijke ontwikkelingen die plaatsvinden. Door het selectieve karakter van corridorontwikkeling kan worden voorkomen dat elders ongewenste ontwikkelingen ontstaan (Hidding & Teunissen, 2002).

Bij geplande corridorontwikkeling dient naast het onderzoeken en aanwijzen van geschikte locaties voor woningen en bedrijvigheid, gericht geïnvesteerd te worden in infrastructurele ontwikkelingen (VROM-raad, 1999). De infrastructuur dient geschikt te worden gemaakt voor de bundeling van bestaande en nieuwe transportalternatieven waarbij opstoppingen van het verkeer voorkomen moeten worden (VROM-raad, 1999). Tezamen met regionale actoren (publiek en privaat) dient er een langetermijnstrategie te worden opgesteld, waarin de investeringscomponent wordt uitgezet (VROM-raad, 1999).

In minder ontwikkelde landen is gebleken dat grote steden productiever zijn dan andere regio's (Mera, 1973). Een decentralisatiebeleid kan effectief zijn voor een eerlijke distributie van het

inkomen over verschillende regio's, maar is niet wenselijk voor de ontwikkeling van de economie, vanwege die grotere productiviteit van steden. Corridorontwikkeling is vaak een regionale ontwikkeling; deze ontwikkeling loopt daardoor vaak dwars door bestuurlijke indelingen heen. Hierdoor kunnen economische ontwikkelingen onopgemerkt blijven en is het lastig om investeringen van diverse instellingen te coördineren en te stimuleren (Tordoir, 1993). Een decentralisatiebeleid kan negatieve effecten hebben op corridorontwikkeling doordat de partijen in de verschillende bestuurlijke gebieden niet samenwerken en doordat de economie niet op regionale schaal wordt bekeken.

Concluderend kan worden gesteld dat een ontwikkelingscorridor een infrastructurele verbinding tussen twee knooppunten is, waarlangs economische ontwikkeling wordt gestimuleerd. Het plannen van een ontwikkelingscorridor kan de economische ontwikkeling in een bepaalde regio stimuleren, waardoor er geen ongewenste ontwikkelingen op een andere plek plaatsvinden. De multimodale bereikbaarheid is een belangrijke succesfactor voor een corridor. Corridorontwikkeling kent dus een aantal voordelen: het creëert potentie voor nieuw grondgebruik rond nieuwe of verbeterde infrastructuur, er wordt voorkomen dat ongewenste ontwikkelingen op een andere locatie plaatsvinden en de voorzieningen voor de gebruikers worden verbeterd.

2.2.1 Voorwaarden ontwikkelingscorridor

Niet elke regio is geschikt voor de ontwikkeling van een corridor. Om tot een succesvolle corridorontwikkeling te komen, dient te worden voldaan aan een aantal voorwaarden en condities. Deze bepalen of het implementeren van de corridor succesvol kan zijn. In deze paragraaf zullen de meest essentiële voorwaarden genoemd worden.

1) Economische voorwaarden

Het gebied waar de corridor ontwikkeld wordt moet een sterke economische groei kennen en een vraag naar verdere ontwikkeling in gemengd gebruik. De ontwikkeling van een corridor en grote investeringen in de infrastructuur zorgen immers niet automatisch voor economische groei (Marrian, 2001). Slechte marktomstandigheden kunnen met deze ontwikkeling niet worden gecompenseerd. Het moet rendabel zijn voor de investeerder om de plaats van de corridorontwikkeling te verkiezen boven een andere regio om in te investeren (Marrian, 2001).

De knooppunten dienen een gunstige ligging te hebben in het (inter-)nationale infrastructuurnetwerk en een goed economisch klimaat te kennen, maar ook een goed woon- en leefklimaat (Zoete, 1997). Daarnaast kan er meer aantrekkingskracht voor de regio worden gecreëerd door bijvoorbeeld te zorgen voor extra aandacht voor de infrastructuur of een snelle verbinding via openbaar vervoer (Marrian, 2001).

Bij corridorontwikkeling is er wel een risico dat de corridor concurreert met het huidige stedelijke programma. In dit geval kan bedrijvigheid uit de stad wegtrekken. Dat is niet de bedoeling, omdat zodoende één van de knooppunten verzwakt. Om dit te voorkomen is het van belang dat bij de ontwikkeling van een corridor een duidelijke fasering wordt nagestreefd door middel van een langetermijnplanning (VROM-raad 1999).

2) Institutionele voorwaarden
Voor de succesvolle ontwikkeling van de corridor dienen de instellingen die verantwoordelijk zijn voor het grondgebruik en de instellingen die de infrastructurele ontwikkelingen coördineren samen te werken. Zij dienen de ontwikkelingen gezamenlijk te coördineren (Marrian, 2001). Op deze manier kan er een gezamenlijke visie worden opgesteld voor corridorontwikkeling en kan voorkomen worden dat grootschalige ontwikkelingen plaatsvinden in andere gebieden in de regio (Marrian, 2001).

De ontwikkeling van een regio gaat vaak over administratieve grenzen heen. Dit kan bemoeilijkt worden als er sprake is van decentralisatie. In dat geval is samenwerking tussen de instanties noodzakelijk (Priemus & Zonneveld, 2003). Hiermee moet rekening worden gehouden bij het maken van het ontwikkelingsplan. Om de gewenste samenwerking te bereiken kan het nodig zijn een institutionele transformatie te realiseren, met name voor de lokale overheden die het meest met de ontwikkeling te maken hebben (Marrian, 2001).

Na het maken van een plan voor een ontwikkelingscorridor dienen er geen belemmeringen meer te zijn, zoals bijvoorbeeld onnodige ambtelijke procedures of andere vormen van bureaucratie. De plannen die gemaakt worden dienen te worden geïmplementeerd en gehandhaafd. De instellingen die bij de planvorming betrokken zijn, hebben vooral ook de capaciteit nodig om de plannen daadwerkelijk tot uitvoering te brengen (Marrian, 2001). De politici van alle sectoren van de overheid moeten achter de ontwikkeling van een corridor staan, anders zal er uiteindelijk weinig van terechtkomen of zelfs tegenwerking plaatsvinden (Marrian, 2001).

3) Fysieke voorwaarden en transportcondities
Tussen de knooppunten dient een sterke functionele connectie te zijn. Zonder deze connectie is er geen reden tot interactie tussen de twee knooppunten en heeft de corridor weinig kans van slagen (Marrian, 2001). Deze interactie wordt interconnectiviteit genoemd en moet worden bevorderd om de succeskansen te vergroten (Priemus & Zonneveld, 2003).

Er dient een breed scala aan vervoersopties te zijn, of er dient een mogelijkheid te zijn om deze te creëren. Om een zo breed mogelijk publiek aan te trekken, moet ook openbaar vervoer aangeboden worden aan de gebruikers (Marrian, 2001). De verschillende soorten vervoer dienen op elkaar te worden afgestemd. De corridor moet toegankelijk worden gemaakt vanuit de knooppunten en het omliggende regionale gebied. Ook met het openbaar vervoer, om te voorkomen dat bezoek uit de regio gepaard gaat met een toename van het autogebruik en hieruit voortvloeiende opstoppingen (Marrian, 2001). Om doorstroming in de corridor te kunnen garanderen, moet er in de infrastructurele ontwikkelingen ruimte zijn voor verschillende verkeersbanen. Zo moeten er aparte banen zijn voor het verkeer dat een korte afstand aflegt en voor het verkeer dat een lange afstand aflegt (Priemus & Zonneveld, 2003). Op die manier wordt voorkomen dat het doorgaande verkeer hinder ondervindt van het afslaande verkeer en hiervoor moet afremmen. Dat zou de doorstroming en dus de bereikbaarheid immers niet bevorderen.

Om te bepalen waar de corridorontwikkeling gaat plaatsvinden, moet gekeken worden of er voldoende gronden en percelen beschikbaar zijn voor de ontwikkeling. Deze moeten vrij zijn of gemakkelijk op te leveren ten bate van de corridorontwikkeling (Marrian, 2001). Verder dient ruimte

beschikbaar te zijn voor goedkope huisvesting (Marrian, 2001). De grond hiervoor dient al in een vroeg stadium te worden verworven, omdat na de ontwikkeling van de corridor de grondprijzen enorm kunnen stijgen. Bij het bestemmen van de grond dient een zorgvuldige afweging gemaakt te worden: het corridorgebied moet enerzijds ruimte bieden aan economische potenties, anderzijds is het behoud van groene ruimte van groot belang (Sociaal-Economische Raad, 1999). Verder moet er bij het opstellen van het plan rekening worden gehouden met de aanwezige structuur van bebouwing en natuur: de ontwikkeling moet niet ten koste gaan van de huidige situatie (Priemus & Zonneveld, 2003).

4) Overige voorwaarden

Wanneer men het openbaar vervoer verder ontwikkelt, dient er ook op grote schaal gebruik van worden gemaakt (Marrian, 2001). De bewoners moeten gewend zijn om gebruik te maken van het openbaar vervoer, óf het dient op zo'n manier gestimuleerd te worden dat er genoeg mensen gebruik van gaan maken. Daarnaast moet er in de perceptie van het brede publiek, de media en potentiële investeerders een positief beeld van de ontwikkeling heersen (Marrian, 2001). Om dit positieve beeld te continueren tijdens het ontwikkelingsproces, is het van belang dat er een duidelijk tijdschema is voor de planvorming (Marrian, 2001). In dit tijdschema wordt precies aangegeven wanneer een infrastructurele investering in gang wordt gezet. Dit is van belang om het vertrouwen en de betrokkenheid van de bewoners van de regio te stimuleren en om op die manier draagvlak te creëren. Van belang is verder om stabiliteit in de zonering te kunnen garanderen, zodat investeerders weten dat voor langere tijd vaststaat wat de plannen voor de regio zijn (Marrian, 2001).

Om diversiteit voor de consument te kunnen garanderen is een mix van verschillende vormen van intensief grondgebruik nodig. Zo is een corridor polycentrisch, er is niet één duidelijk centrum, maar er zijn verschillende centra waar een mix van functies aanwezig is (Batten, 1995). Op deze manier ontstaan schaalvoordelen, die het bijvoorbeeld mogelijk maken om openbaar vervoer aan te sluiten (Marrian, 2001).

Aan hoe meer voorwaarden voor corridorontwikkeling wordt voldaan, hoe groter de kans is dat de ontwikkelingen succesvol zullen zijn. Het gebied moet dus al over economische groeipotentie beschikken, waardoor investeringen die in het gebied worden gedaan rendabel zullen zijn. Daarnaast dient de samenwerking tussen de verschillende instituties te worden bevorderd. De interactie tussen de twee knooppunten kan bevorderd worden door de aanleg of verbetering van de infrastructurele netwerken en het openbaar vervoer. De ontwikkelingen zullen dan resulteren in intensief grondgebruik van het gebied. Cruciaal voor deze voorwaarden is de ontwikkeling van de knooppunten, waaronder in dit geval de luchthaven.

2.3 Ontwikkeling van een vliegveld als knooppunt

De plek waar diverse vervoerslijnen samenkomen of zich centreren, of waar interconnectiviteit tussen verschillende lijnen of kanalen bestaat, is een knooppunt. Samen met de lijnen of kanalen zijn knooppunten de belangrijkste componenten van een netwerk (Bertolini & Spit, 1998). Een knooppunt kan bijvoorbeeld een treinstation, een vliegveld of een haven zijn. Het zijn naast knooppunten ook fysieke plaatsen. Bij de ontwikkeling van een knooppunt is het een uitdaging om rekening te houden met de ontwikkeling van transport en tegelijkertijd met stedelijke ontwikkelingen (Bertolini & Spit, 1998).

Een vliegveld heeft een ruimtelijk bereik op internationale schaal; voor de omvang van dat bereik is het vliegveld afhankelijk van de aanwezige vliegconnecties van de luchtvaartmaatschappijen. Het vliegveld is een plek voor toeristen en zakenreizigers en er wordt vracht van een hogere waarde afgehandeld (het treinstation en de haven transporteren vracht van een lagere waarde) (Bertolini & Spit, 1998). Bij het vliegveld als knooppunt wordt het accent vaak gelegd op groei, maar er is een toenemende tegenstand tegen deze groei van omwonenden van vliegvelden en milieuorganisaties (Bertolini & Spit, 1998). Hiermee moet terdege rekening worden gehouden bij de ontwikkeling van de plannen.

Op een vliegveld overheerst vaak één transportmodus, het vliegverkeer, maar er zijn steeds meer andere transportmiddelen aanwezig. Zoals bijvoorbeeld de hogesnelheid vlieg-treincombinatie op Schiphol (Bertolini & Spit, 1998). Een aansluiting op een andere transportmodus, zoals een trein- of busverbinding is van belang voor de waardering van de overgang tussen lucht- en grondvervoer (Graham & Marvin, 2001). De bereikbaarheid van vliegvelden is de belangrijkste voorwaarde voor de ontwikkeling van multifunctionele activiteiten. Zo ontwikkelen zich op vliegvelden restaurants en cafés, hotels, taxfree winkelen, plaatsen voor zakelijke besprekingen enzovoort (Bertolini & Dijst, 2003). Het grote belang van de bereikbaarheid van de luchthaven zal voor de beheerder van de luchthaven vaak reden genoeg zijn om mee te denken over infrastructurele ontwikkelingen om de luchthaven beter bereikbaar te maken.

Vliegvelden zijn de snelst groeiende werkgelegenheidscentra van de stedelijke regio, meer dan het traditionele historische centrum. In de voorheen onbebouwde omgeving van vliegvelden wordt een snel toenemende urbanisatiegraad waargenomen (Bertolini & Spit, 1998). Er is weinig literatuur te vinden waarin de ontwikkeling van luchthavens wordt gekoppeld aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio. In Nederland is hier in 2009 een eerste start mee gemaakt door de Commissie Vriesman, zij hebben het advies Mainport 2.0 geschreven (Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens, 2009). Uit dit advies komt naar voren dat een luchthaven zoals Schiphol een grote invloed heeft op de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio rondom de luchthaven.

Het is van belang om in beleid de 'landside' en de 'airside' van de luchthaven met elkaar te verbinden. Commissie Vriesman: "de 'airside' is de wereld achter de grenscontrole: de luchtvaart en de direct daarmee verbonden harde en zachte infrastructuur. De 'landside' begint op dezelfde terminal aan de andere kant van de grenscontrole waar we Schiphol Plaza, de hotels en de kantoren op het luchthaventerrein vinden. We verlaten hier de wereld van de luchtvaart in enge zin, want ook (en -in toenemende mate- vooral) mensen zonder vliegticket op zak maken gebruiken van deze faciliteiten" (Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens, 2009, p.12)." De samenhang tussen deze twee velden zou in beleid meer naar voren gebracht kunnen worden, waarbij samenwerking tussen de overheid, markt en betrokken partijen van belang is. Op deze manier kunnen de economie van de luchthaven en de economie van de stad meer van elkaar profiteren.

Om de economische ontwikkeling van de luchthaven en de stad aan elkaar te koppelen is het van belang heldere afspraken te maken en een gezamenlijke visie na te leven. Rondom Schiphol wordt er gewerkt aan de Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH) (Plas,

2012). Binnen deze structuurvisie kan de ontwikkelingsruimte van de luchthaven worden vastgesteld en kunnen ook de doelstellingen op het gebied van groei van de metropoolregio worden vastgesteld. Zo worden de verschillende belangen vastgelegd in één beleidsdocument met een gezamenlijke visie.

De verbinding van het vliegveld met de omliggende omgeving is van groot belang voor de tevredenheid van de passagiers en dus voor het gebruik van het vliegveld. De ontwikkeling van een vliegveld is in hoge mate afhankelijk van het bereik van de luchtvaartmaatschappijen via de vliegverbindingen. Verder hangen de vliegverbindingen nauw samen met de ontwikkelingen op het gebied van toerisme. Het aantal vliegverbindingen zal toenemen, wanneer de ontwikkelingen in het toerisme toenemen. Om te voorkomen dat de ontwikkelingen van het toerisme ten koste gaan van de natuur kan Suriname zich richten op ecotoerisme.

2.4 Ontwikkeling van ecotoerisme

Toerisme is één van de snelst groeiende industrieën ter wereld (Campbell, 1999 & Hunter, 2002). Het heeft zich traditioneel kunnen ontwikkelen zonder veel planning en regulatie, maar de afgelopen jaren beginnen zich steeds meer problemen voor te doen bij ongeplande toerismeontwikkelingen, vooral door de grote veranderingen die toerisme in gebieden teweegbrengt (Doan, 2002). Deze problemen doen zich voor op economisch en sociaal gebied, maar ook op het gebied van het milieu (Doan, 2002).

Een antwoord op de negatieve effecten van toerisme is het ecotoerisme of sustainable tourism. Sinds 1980 is het ecotoerisme een opkomende markt. Er wordt aangenomen dat ecotoerisme binnen het toerisme het hardst groeiende segment is (Bhuiyan, 2011 & Campbell, 1999). Ecotoerisme probeert de negatieve effecten van het traditionele toerisme te minimaliseren en zoekt naar een betere integratie tussen de ontwikkeling van het toerisme en het behoud van de natuurlijke omgeving (Hunter, 2002). Met ecotoerisme wordt getracht om ontwikkeling voor de lokale bevolking te stimuleren, zonder dat het ten koste gaat van het milieu (Cetinel & Yolal, 2009). Ecotoerisme heeft de potentie om een instrument te zijn voor duurzame ontwikkeling (Doan, 2000).

De World Tourism Organization omschrijft het begrip sustainable tourism als volgt:

"Sustainable tourism meets the needs of today's tourists and host regions while protecting and enhancing opportunities for future. It is predicted as leading to management of all resources in such a way that economic, social and aesthetic needs can be fulfilled as well as maintaining cultural integrity, essential ecological processes, biological diversity, and life support systems" (WTO, 1998 in Cetinel & Yolal, 2009, p.37).

Ecotoerisme kan een integraal onderdeel zijn van de ontwikkelingsstrategie van een land. Het investeren in ecotoerisme kan de volgende generatie een kans bieden op economische ontwikkeling en het biedt deze generatie de mogelijkheid zelf te genieten van de natuur en te profiteren van de natuurlijke hulpbronnen. Verder zadelt het de volgende generaties niet op met de lasten van nadelige langetermijneffecten, wat wel het geval zou zijn wanneer bijvoorbeeld wordt gekozen voor houtkap als inkomstenbron (Doan, 2000). De overheid speelt een belangrijke rol bij de ontwikkeling van een meer duurzame vorm van toerisme, vooral omdat zij de gehele bevolking representeert en

niet alleen de stakeholders die bij de ontwikkelingen betrokken zijn (Cetinel & Yolal, 2009). De overheid heeft een langetermijnvisie en wordt niet gestuurd door een financiële doelstelling met een korte termijn (Cetinel & Yolal, 2009).

Toerisme wordt gezien als een manier om de economie van een land verder te ontwikkelen. De toeristenindustrie is een belangrijke bron van inkomen en werkgelegenheid voor een land (Bhuiyan, 2011). De overheid kan door beleid, land use planning en het aanleggen van infrastructuur sturing geven aan ontwikkelingen op het gebied van ecotoerisme (Cetinel & Yolal, 2009). Daarnaast kan de overheid het toerisme ondersteunen door middel van marketing, informatiediensten, educatie en publiek-private samenwerking bij de ontwikkeling van het toerisme (Bhuiyan, 2011).

Ecotoerisme is een nichemarkt binnen het toerisme. Doordat kleine groepen toeristen in de gebieden komen waar het ecotoerisme wordt toegelaten, liggen de prijzen hoger dan bij massatoerisme (Libosaba, 2009). De toeristen verwachten een hoge kwaliteit van de service en een unieke ervaring (Libosaba, 2009). In veel gebieden is gebleken dat het ecotoerisme is ontwikkeld tot massatoerisme omdat door de hoge bezoekersaantallen niet meer kon worden voldaan aan de voorwaarden voor het beschermen van de natuur (Libosaba, 2009). De overheid kan door middel van beleid maatregelen treffen om deze ontwikkeling te voorkomen.

De effecten van ecotoerisme zijn verschillend per locatie. Iedere locatie heeft zijn eigen kenmerken, zoals de lokale cultuur, economische problemen of een ander historisch patroon van het gebruik van natuurlijke hulpbronnen (Doan, 2000). Dit betekent dat het niet gemakkelijk is om de effecten van ecotoerisme te meten. Om dat te kunnen doen zouden systematisch, per locatie, metingen moeten worden gedaan van de veranderingen in de natuurlijke omgeving (Hunter, 2002). Iedere locatie heeft een eigen maximum voor het aantal toeristen dat kan worden ontvangen, zonder dat dat ecologische gevolgen heeft (Doan, 2000).

Bij schaalvergroting in de toerismesector bestaat het gevaar dat deze ontwikkeling ten koste gaat van de natuur. Door richting te geven en beleid te maken voor de verdere ontwikkeling hiervan, kan een land zich richten op de verdere uitbreiding van het ecotoerisme. Richting geven en beleid maken kan worden gedaan door de overheid, maar wanneer de overheid een samenwerkingsvorm aangaat met private bedrijven is er soms meer kans van slagen. Gezamenlijk kan er een plan worden opgesteld. Door beide partijen wordt geïnvesteerd; ze hebben een gezamenlijk doel voor ogen en dat is rendement halen uit het project. De overheid zal een sturende rol hebben in de langetermijnplanning. Bij de ontwikkeling van de luchthaven en de economie kunnen publieke en private partijen worden betrokken door middel van publiek-private samenwerking.

2.5 Publiek-private samenwerking

Het begrip publiek-private samenwerking (PPS) wordt door Wolting als volgt gedefinieerd:

> *"PPS is een samenwerkingsverband waarbij publieke en private partijen, met behoud van eigen identiteit en verantwoordelijkheid, een project realiseren op basis van een heldere taak- en risicoverdeling" (Wolting, 2008, p.14).*

Publiek-private samenwerking heeft alleen nut wanneer alle partijen (de publieke en de private) baat hebben bij de samenwerking. Niet alleen op financieel, maar ook op ruimtelijk en maatschappelijk

vlak (Wolting, 2008). Een samenwerking kost namelijk veel energie; alle partijen moeten erbij gebaat zijn om deze energie in het project te steken. Op sommige vlakken zijn publieke en private partijen complementair aan elkaar en kan de samenwerking voordelen voor alle partijen opleveren. Private partijen zijn vaak beter in het beheren van financiële risico's en publieke partijen zijn vaak beter in het beheren van macro-economische risico's (Meunir & Quinet, 2010).

Om dit van te voren vast te stellen dient er een uitgebreide actoranalyse plaats te vinden. Bij een actoranalyse wordt vastgesteld wie de shareholders zijn (aandeelhouders, partijen die financieel participeren of door middel van het inzetten van instrumentarium) en wie de stakeholders zijn (belanghebbenden, die niet (financieel) participeren) (Wolting, 2008). De partijen kunnen op basis van deze analyse vaststellen wat hun gezamenlijke projectdefinitie is en analyseren wat de meerwaarde van de samenwerking zou kunnen zijn (Wolting, 2008). Indien de partijen dit samen hebben vastgesteld, is het van belang deze afspraken te laten vastleggen in juridische documenten. Daarna kan de PPS van start gaan (Wolting, 2008).

Om de PPS te laten slagen dient voor iedere fase in de planontwikkeling een plan gemaakt te worden waarbij het doel wordt vastgesteld en de taken worden verdeeld:

1. initiatiefase (dient het project te worden gestart?)
2. haalbaarheidsfase (is het project haalbaar?)
3. realisatiefase (uitvoering van de gekozen ontwikkeling)
4. exploitatie-/beheerfase (onderhoud van de gebiedsontwikkeling) (Wolting, 2008).

Wanner er onduidelijkheid is over grondposities kan een regionale grondbank uitkomst bieden, zoals ook wordt geadviseerd in het rapport Mainport 2.0 voor Schiphol (Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens, 2009). Het voordeel van een regionale grondbank is dat bij de ontwikkeling van een bepaald gebied de overheid niet direct gebruik hoeft te maken van de mogelijkheid om grond te onteigenen. Indien er partijen zijn met tegengestelde belangen, zoals de overheid die een bepaald gebied willen ontwikkelen en bewoners van een bepaald gebied, kan de grondbank uitkomst bieden. De grondposities kunnen via de grondbank uitgeruild worden.

Bij corridorontwikkeling kan PPS een grote rol spelen. Er dienen investeringen te worden gedaan om de infrastructuur aan te passen en/of te verbeteren, wat kosten met zich meebrengt. Bij publiek-private samenwerking zouden deze kosten gedeeld kunnen worden door de overheidsinstanties en de bedrijven die baat hebben bij de ontwikkeling van de corridor. Bij het uitwerken van het plan dient te worden bekeken of PPS haalbaar is; dit kan in eerste instantie door het uitvoeren van een actoranalyse. Welke actoren zouden baat hebben bij de ontwikkeling van een corridor en zouden hier aan mee willen werken? Daarna dient de publiek-private samenwerking verder verkend te worden en moeten er afspraken gemaakt worden tussen de verschillende partijen. De afspraken en plannen die uiteindelijk gemaakt worden zijn langetermijnplannen. Het is dus van belang dat ze duurzaam van karakter zijn.

2.6 Duurzaamheid

Planning heeft een duurzaam karakter; het gaat om het ontwikkelen van plannen voor de toekomst. Bij het maken van plannen moet rekening worden gehouden met ontwikkelingen die in de toekomst plaats zullen vinden, zoals bevolkingsontwikkeling en een toename van de mobiliteit.

Transport is één van de belangrijkste kernpunten van duurzame ontwikkeling. Transport heeft een grote impact op het milieu, de gezondheid van mensen en de economische prestaties van steden (Bertolini & Clercq, 2003). Corridorontwikkeling heeft rechtstreekse implicaties voor het milieu zoals het verlies van open ruimte (of groen), geluidsoverlast en de stimulatie van stadsuitbreiding, waardoor de mobiliteit toeneemt (Oswald & McNeill, 2010). Bij corridorontwikkeling zou daarom het duurzaamheidsprincipe moeten worden meegenomen bij de planvorming.

Het meest geciteerde begrip voor duurzame ontwikkeling is door de commissie Brundtland beschreven:

> *"…development that meets the needs of the present generation without compromising the ability of future generations to meet their own needs" (WCED, 1987, p.43).*

De ecologische belangen zijn bij projecten nooit het enige of primaire doel, maar zullen altijd worden afgewogen tegen andere doelen zoals sociale gelijkheid of de economische concurrentiepositie (Bertolini & Clercq, 2003). Bij voorkeur heeft een plan meerdere doelen die bereikt kunnen worden.

De vraag van mensen is niet naar meer mobiliteit in het algemeen, maar naar mogelijkheden om te kunnen participeren in activiteiten; hiervoor is bereikbaarheid van belang (Bertolini & Clercq, 2003). Om deze activiteiten te bereiken zullen mensen kiezen voor het eenvoudigste of goedkoopste transportmiddel. In landen waar het openbaar vervoer nog niet voldoende ver is ontwikkeld, is het vaak makkelijker om gebruik te maken van de auto. Om het duurzaamheids- en bereikbaarheidsdoel te behalen kan men zich richten op het creëren van een groter aantal plaatsen met een divers aanbod aan activiteiten. Op deze manier hoeven minder mensen er naar toe te reizen, kunnen ze de plaatsen bereiken door te wandelen of te fietsen, door gebruik te maken van openbaar vervoer of door meer efficiënt gebruik van (schonere) auto's (Bertolini & Clercq, 2003).

Andere manieren om het project meer duurzaam van karakter te maken zijn:
- compacte ontwikkeling
- nabijheid van wonen en werkgelegenheid
- gebruik van zonnepanelen en zonne-energie
- ontwikkelen van groene zones en groene gebouwen
- minimaal verlies van bestaande natuur en instandhouding van de landbouw
- minimaal gebruik van hulpbronnen bij de constructie (Oswald & McNeill, 2010).

Duurzaamheid is van belang voor het behoud van de natuur en om op een verantwoorde manier om te gaan met de ruimte die we gaan gebruiken. Wanneer gepland wordt met een duurzaam karakter kunnen de plannen langer meegaan en zullen de plannen ook meer rendabel worden.

2.7 Conclusie

Voor een succesvolle corridorontwikkeling moet aan een groot aantal voorwaarden worden voldaan. In het geval van Suriname is de luchthaven één van de knooppunten die door de corridor wordt verbonden met de hoofdstad. Een verdere ontwikkeling van de economische potenties is een apriori noodzakelijke voorwaarde voor de ontwikkeling van de corridor. Een verdere ontwikkeling van het

toerisme als veelbelovende economische groeisector kan een mogelijke driver zijn voor versterking van de economische potentie van de luchthaven. Gezien de zeer uiteenlopende actoren die betrokken zijn bij deze ontwikkelingen lijkt publiek-private samenwerking onontkoombaar.

Afbeelding 3.1: Onderzoeksgebied

Bron: Microsoft Bing Maps 2012, eigen bewerking

3. Het onderzoeksgebied: de regio Paramaribo – Zanderij

3.1 Inleiding

In het theoretisch kader zijn de voorwaarden geschetst voor corridorontwikkeling. Om de uitgangspositie van de corridorontwikkeling in het onderzoeksgebied te bepalen zal hier een beeld worden geschetst van de huidige kenmerken van het onderzoeksgebied. Aan de hand hiervan kan worden getoetst in hoeverre wordt voldaan aan de voorwaarden voor corridorontwikkeling. De gegevens in dit hoofdstuk zijn verzameld door middel van literatuuronderzoek, beleidsdocumenten en door middel van observaties. Een deel van de informatie is verkregen via interviews. Naast een beschrijving van het gebied zal het gebied visueel worden weergegeven met behulp van kaartmateriaal en foto's.

3.2 Fysieke structuur en infrastructuur

Het onderzoeksgebied beslaat het gebied vanaf de hoofdstad Paramaribo tot aan het vliegveld Zanderij. Wanneer men kijkt naar de infrastructuur van Suriname en de ontwikkelingen, dan is dit het meest geschikte gebied voor het ontwikkelen van een corridor omdat alle gebieden in Suriname het best verbonden zijn met dit centrale deel. De infrastructuur van het onderzoeksgebied wordt weergegeven in afbeelding 3.1 (en in bijlage 2 op A3-formaat). Op deze kaart valt goed te zien dat Paramaribo dicht bebouwd is. De hoofdstad Paramaribo is gelegen aan de kustlijn, dit is het best ontwikkelde gebied van Suriname. De bevolking van Suriname bestaat uit ongeveer 490.000 mensen, van wie 240.000 mensen in Paramaribo wonen (Worldstat, 2012). De fysieke structuur van Paramaribo is nog de oude koloniale structuur, toen er nog geen gemotoriseerd verkeer was. Het zijn smalle wegen, waarbij tegenwoordig voor vele wegen eenrichtingsverkeer is ingesteld. Het stadscentrum kent hierdoor een behoorlijke verkeerscongestie, vooral tijdens de spitsuren.

De bebouwing van Paramaribo waaiert verder uit naar de omliggende gebieden, vooral naar het zuiden toe. De structuur van de bebouwing buiten Paramaribo is duidelijk lintbebouwing zonder echte kernen. De lintbebouwing komt van het oorspronkelijke occupatiepatroon van migranten, zij kwamen met schepen over de rivieren het land binnen en vestigden zich op een smalle strook langs de rivier (Dusseldorp, 1963). Paramaribo is langs de Surinamerivier ontstaan (zie afbeelding 3.1).

Het onderzoeksgebied heeft twee in meer of mindere mate parallel lopende hoofdassen (zie afbeelding 3.1). Een westelijke as loopt direct vanaf Paramaribo naar de internationale luchthaven en de oostelijke as eveneens vanaf Paramaribo met een oostwaartse afbuiging die indirect in verbinding staat met de luchthaven. Langs deze tweede as is veel minder ontwikkeling te zien dan langs de eerste (westelijke as), met uitzondering van de eerste paar kilometers vanaf Paramaribo waar de achterstand in ontwikkeling tussen de twee assen geleidelijk aan wordt ingelopen door snel toegenomen recente ontwikkelingen langs de oostelijke as.

De westelijke as is het vroegere Pad van Wanica; deze weg wordt nu de Indira Gandhiweg genoemd en ten zuiden van de kruising met de Meursweg de John F. Kennedy (JFK) highway. De JFK highway heeft twee rijbanen, één rijbaan aan elke zijde (zie afbeelding 3.2). Deze weg loopt via de nederzetting Lelydorp, langs de plantages (o.a. Onverwacht) naar de luchthaven. Lelydorp heeft zich de laatste jaren steeds verder uitgebreid, er zijn meer mensen gaan wonen en er zijn meer winkels

bijgekomen. De infrastructuur kan helaas niet verder worden uitgebreid omdat er op veel plaatsen direct naast de weg gebouwd is. Er zijn veel mensen die in Lelydorp wonen en in Paramaribo werken. Deze weg wordt dus vooral veel gebruikt voor woon-werkverkeer en vervoer van passagiers vanaf het vliegveld naar Paramaribo. De Indira Gandhiweg loopt vanaf Lelydorp behoorlijk vast door het verkeer dat vanaf de luchthaven komt, maar ook tijdens spitsuren tussen Lelydorp en Paramaribo. Vanaf Zanderij is er een aansluiting van de JFK highway naar een bauxietweg die richting Witagron en Apura loopt in het westen van Suriname. Deze weg loopt langs indianennederzettingen waaronder Mata en Bigi Poyka. Deze weg wordt gebruikt voor het bereiken van toeristische bestemmingen en het vervoeren van hout en landbouwproducten naar de stad.

De oostelijke as is de Afobakaweg of de Martin Luther King weg, deze weg heeft ook twee rijbanen (zie afbeelding 3.3). De weg loopt langs Paranam, waar Suralco (Suriname Aluminium Company) is gevestigd, door naar Brokopondo stuwmeer. Het stuwmeer zorgt voor de energievoorziening van Suralco. Een groot deel van de energie wordt weer doorverkocht aan de EBS (N.V. Energiebedrijven Suriname) die energie levert aan bedrijven en consumenten in Suriname. Deze weg is sinds kort geasfalteerd, het is lange tijd een bauxietweg geweest. De Martin Luther Kingweg wordt veel minder gebruikt omdat deze weg op dit moment slechts kleine knooppunten met Paramaribo verbindt en er niet veel dagelijks woon-werkverkeer gebruik van maakt. Deze route wordt veelal gebruikt om het stuwmeer of de Brownsberg als toeristische locatie te bezoeken en door werknemers in de goud- en bauxietsector. Hij leidt ook naar de plaats Atjoni, waar kan worden overgestapt op de boot, om dorpen in het binnenland (Boven Surinamegebied) te bereiken.

Afbeelding 3.2: JFK highway

Bron: Auteur, 2012

Afbeelding 3.3: Martin Luther King weg

Bron: Auteur, 2012

Vanuit Paramaribo is er een aantal openbaar vervoerslijnen richting Lelydorp en naar de plaats Zanderij. Het openbaar vervoer is echter niet uitgebreid ontwikkeld. De kwaliteit en de kwantiteit laten veel te wensen over; het zijn kleine busjes die maar een paar keer per dag de route rijden. Doordat het openbaar vervoer niet uitgebreid ontwikkeld is, zijn veel mensen in Suriname afhankelijk van de auto om naar het werk te komen. Het autobezit is dan ook groot in Suriname.

In het licht van de corridorontwikkeling zijn de twee knooppunten de hoofdstad Paramaribo en het vliegveld Zanderij. Er is sprake van interconnectiviteit tussen de twee knooppunten omdat vrijwel alle passagiers van de luchthaven uit Paramaribo komen of naar Paramaribo toe gaan. Deze interconnectiviteit kan echter nog bevorderd worden door de luchthaven verder uit te breiden en te ontwikkelen waardoor meer mensen naar de luchthaven komen om een vlucht te nemen, om te werken of om te winkelen. De infrastructuur tussen de twee knooppunten is aanwezig, maar is matig ontwikkeld. De wegen lopen behoorlijk vast en er zijn weinig mogelijkheden tot verdere uitbreiding. Wil de corridor zich in dit gebied ontwikkelen dan dient de infrastructuur verder uitgebreid te worden, waardoor een betere bereikbaarheid van de knooppunten ontstaat. Daarbij moet ook gewerkt worden aan de ontwikkeling van het openbaar vervoer. Dit kan verder uitgebreid worden. Het is belangrijk om een betrouwbare openbaar vervoerconnectie te hebben tussen de twee knooppunten, zoals een goede busverbinding, die mensen van en naar de luchthaven kan brengen.

3.3 Bestuurlijke indeling

Suriname kent een bestuursindeling in tien districten. De districten hebben een hoofdplaats en worden beheerd door een districtscommissaris (Bruijning & Voorhoeve, 1977). De overheid van Suriname is gecentraliseerd in Paramaribo, maar steeds meer zaken zijn in het kader van de bestuurlijke decentralisatie overgeheveld naar de districtscommissariaten (Maele, 2009). Het onderzoeksgebied beslaat drie verschillende districten, te weten: Paramaribo, Wanica en Para (zie afbeelding 3.4), met elk een eigen districtscommissaris en een eigen districtsplan. Er zijn voor de districten geen structuurplannen of bestemmingsplannen gemaakt.

Door congestie in Paramaribo en de grondprijsverschillen tussen verstedelijkte gebieden in Paramaribo en minder verstedelijkte gebieden buiten Paramaribo is er de afgelopen jaren sprake van contra-urbanisatie. Paramaribo is nog steeds een bestemming voor veel binnenlandse migranten (ruim 31% van de binnenlandse migranten vestigt zich in de stad) maar het district Paramaribo kent nu ook het hoogste vertreksaldo (Stichting Planbureau Suriname, 2010). De omslag van het district met het hoogste vestigingssaldo naar het district met het hoogste vertreksaldo is begonnen in 2003 (Stichting Planbureau Suriname, 2010). Het vestigingssaldo en het vertreksaldo zijn een percentage van het totale aantal verhuizingen dat tussen de districten of vanuit het buitenland plaatsvindt. Het district Wanica, direct ten zuiden van het district Paramaribo gelegen, kent nu het hoogste vestigingssaldo; 37% van het totale aantal vestigingen in Suriname vindt plaats in Wanica (Stichting Planbureau Suriname, 2010). Het district Para kent een vestigingssaldo van 6%. Met een toenemende personenautovoorraad en de uitbreiding van nieuwe woongebieden zonder voldoende werkgelegenheid in de directe omgeving zal verkeerscongestie een steeds groter probleem worden in de stedelijke gebieden van Suriname (Stichting Planbureau Suriname, 2010).

Het district Paramaribo is het kleinste district van Suriname qua oppervlakte, 182 km2, maar heeft het grootste aantal inwoners; 242.946 (Stichting Algemeen Bureau voor de Statistiek, 2011). Wanica is het op één na kleinste district met 443 km2. Dit district heeft het op één na grootste aantal inwoners; 85.986 (Stichting Algemeen Bureau voor de Statistiek, 2011). Para, het district waarin het vliegveld Zanderij is gelegen, is het op twee na grootste district van Suriname, met 5.393km2. Dit district is veel dunner bevolkt dan Paramaribo en Wanica; 18.749 inwoners (Stichting Algemeen Bureau voor de Statistiek, 2011). De districten Paramaribo en Wanica bepalen de urbanisatiegraad van Suriname, omdat zij samen het meest verstedelijkte gebied van Suriname vormen: in 2007

Afbeelding 3.4: Indeling districten onderzoeksgebied

Bron: Map data © OpenStreetMap contributors 2012, eigen bewerking

woonde 68,8% van de inwoners van Suriname in deze twee districten (Stichting Planbureau Suriname, 2010).

Het decentralisatiebeleid van Suriname heeft ervoor gezorgd dat veel meer bestuurlijke bevoegdheden bij de districten zijn neergelegd. Wanneer op een hoger bestuurlijk niveau, bijvoorbeeld bij de ministeries, plannen worden gemaakt voor de regionale inrichting van een gebied dient er een verregaande samenwerking te worden ingesteld tussen de betreffende ministeries en de districten. In het kader van institutionele samenwerking (die voor de corridorontwikkeling noodzakelijk is) kan dit potentieel tot beleidsconcurrentie leiden. Niet alleen bij de planvorming maar ook bij de uitvoering dient er intensiever tussen de diverse institutionele partijen te worden samengewerkt. De benodigde capaciteiten van de partijen dienen in kaart te worden gebracht en er moet afgesproken worden bij wie bepaalde verantwoordelijkheden liggen. De huidige institutionele verhoudingen kunnen de corridorontwikkeling bemoeilijken.

3.4 Bodemeigenschappen en wateroverlast

In de kustzone kunnen vier soorten landschappen worden onderscheiden, de jonge kustvlakte, bestaande uit jonge zeeklei en ritsen, de oude kustvlakte, bestaande uit oude zeeklei en ritsen, zwamplandschap (moerasgebied) en cultuurlandschap (zie afbeelding 3.5) (Lutchman, 2002). De verschillende landschappen liggen op verschillende hoogtes ten opzichte van het zeeniveau, hoe zuidelijker, hoe hoger het gebied is gelegen (zie tabel 3.1). De vele rivieren hebben ervoor gezorgd dat zich langs de kust een zeer vruchtbare laag klei heeft afgezet. De ontwikkeling van Suriname is altijd gericht geweest op de stad Paramaribo, het traditionele centrum van de plantage-eigenaren en administrateurs. Deze ontwikkeling heeft zich zo voortgezet omdat mensen naar de stad trekken om werk te vinden. Het gebied rondom Paramaribo is dus laag gelegen (0-2 meter boven zeeniveau, zie tabel 3.1) en loopt een groot risico op overstromingen bij een stijging van de zeespiegel. Het gebied rond Lelydorp is hoger gelegen (2-10 meter boven zeeniveau, zie tabel 3.1) en het gebied rondom Zanderij, waar de Savanne strook begint, is nog hoger gelegen (16 meter boven zeeniveau, zie tabel 3.1). Het gebied ten zuiden van Paramaribo loopt dus weinig kans op overstromingen bij een zeespiegelstijging.

Afbeelding 3.5: Landschappen Suriname

Bron: Lutchman, 2002

In de koloniale tijd werd de afwatering van de stad geregeld door het aanleggen van kreken. Later zijn diverse kreken gedicht om plaats te maken voor wegen, zoals bijvoorbeeld de Redmondkreek (nu de Dr. Sophie Redmondstraat). Daardoor lopen nu, bij hevige regenval, vele straten onder water, evenals laaggelegen erven. Ook in het district Wanica en Para doen zich deze problemen voor. Veel

erven worden opgehoogd door middel van zand en vaak worden kreken dichtgemaakt, wat ervoor zorgt dat het water niet meer kan worden afgevoerd.

Tabel 3.1 Bodemeigenschappen Suriname

Bodem	Hoogte	Soort
Jonge kustvlakte	0-2 meter boven zeeniveau	Zand, klei, veen, schelpenritsen
Oude kustvlakte (Lelydorp Landschap)	2-10 meter boven zeeniveau	Zandruggen, slib, klei en moeras
Savanne strook (gebleekte en ongebleekte gronden)	10-50 meter boven zeeniveau	Zand, zandige leem en zand klei leem
Hoogland van Guyana	50-1.280 meter boven zeeniveau	Gesteente, zandige leemgronden (ook wel ondiepe grindbodem)

Bron: Sanchit, 2006, eigen bewerking

De afwatering in Paramaribo is op dit moment slecht. Met het oog op klimaatverandering bestaat de kans dat er in de toekomst meer regen gaat vallen en er een eventuele zeespiegelstijging zal plaatsvinden. Het is daarom belangrijk om hier bij toekomstige ontwikkelingen rekening mee te houden. Het ontwikkelen op hoger gelegen gebieden is van belang. De regio richting het vliegveld, naar het zuiden toe, is hoger gelegen en daarom uitermate geschikt voor verdere ontwikkeling. Bij het ontwikkelen van deze gebieden dient goed te worden nagedacht over de afvoer van oppervlaktewater en regenwater. Daarmee wordt de kans dat er problemen ontstaan bij regenval en een zeespiegelstijging verkleind.

3.5 Economische structuur

De Surinaamse economie is sterk afhankelijk van natuurlijke hulpbronnen zoals olie, goud en bauxiet. Dit zijn echter uitputbare bronnen. Het is dus niet verstandig om de economie van een land daarop te laten berusten (Mol e.a., 2004). Suriname exporteert traditioneel primaire grondstoffen en moet importeren om aan kapitaalgoederen en eindproducten te komen (Gibbs, 1991). Economische ontwikkeling is beperkt tot het kustgebied (Mol e.a., 2004).

Suriname heeft een geïsoleerde positie in de regio. Dit komt door het koloniale verleden, waardoor Suriname een sterke binding met Nederland heeft behouden, onder andere door de taal. Suriname ligt volgens Gortzak: “met het gezicht naar Nederland en de rug naar de wereld” (Gortzak, p.65, 2003). De sterke connectie tussen Nederland en Suriname uit zich onder andere in de handelsconnecties die vandaag de dag nog steeds bestaan. De ontvangsten van ontwikkelingsgelden vanuit Nederland en de remittances (gelden die families overmaken naar hun achtergebleven familieleden) vormen een belangrijk deel van het inkomen van Surinamers (van Dijck, 2001). De ontwikkelingsgelden die in het verleden in de Surinaamse economie zijn geïnvesteerd hebben echter niet altijd geresulteerd in het bereiken van de ontwikkelingsdoelstellingen, namelijk duurzame groei en meer gelijkheid (Menke, 1998). In 1995 is Suriname toegetreden tot de CARICOM, om te proberen uit het politieke en economische isolement te raken, en meer handel te gaan drijven met het Caraïbisch gebied en Amerika (Gortzak, 2003). Toetreding tot de CARICOM was een grote stap omdat Suriname in een gebied met een dominant Brits koloniaal verleden ligt en dus een ander karakter heeft dan de overige landen, met een andere taal, een ander rechtssysteem en een ander onderwijssysteem (Gortzak, 2003).

In de laatste jaren is er economische vooruitgang geboekt in Suriname, het bedrijfsleven bloeit en groeit. De economische groei bedraagt gemiddeld 5% per jaar (Dalhuisen e.a., 2007). Het land kent sociale en economische stabiliteit en heeft de laagste staatsschuld van de regio (IDB, 2011). Toerisme is een opkomende, maar nog steeds onderontwikkelde markt.

Doordat een groot deel van de hoogopgeleide Surinaamse bevolking is geëmigreerd sinds de jaren ’70 en vooral rond de onafhankelijkheid, is er een groot verlies van menselijk potentieel geleden (brain drain) met als gevolg een zwakkere economische structuur (van Dijck, 2001). De grootste uitdaging voor ontwikkeling van het land is de achterstand in opleidingsniveau (van Dijck, 2001). Er is een tekort aan institutionele capaciteit; in Suriname zijn op de meeste ministeries onvoldoende hoogopgeleide ambtenaren in dienst. Het opstellen van beleidsplannen en sectoranalyses kost hierdoor veel moeite en tijd en de kwaliteit is niet wat men zou verwachten bij overheidsdiensten (Gortzak, 2003). Een ander probleem voor de Surinaamse economie is de informele sector; met name in het illegaal goudmijnen en in drugshandel gaat veel geld om (van Dijck, 2001). Anderzijds stijgen de legale goudinkomsten vanaf 2013 als resultaat van nieuwe onderhandelingen door de huidige regering met de twee grote goudexploitanten significant.

Er zijn geen regionale economische gegevens beschikbaar in Suriname, alleen op landelijk niveau. Het ondernemersklimaat van Suriname is niet ideaal te noemen. Uit onderzoek van de World Bank (2010) is gebleken dat de grootste obstakels voor ondernemers in Suriname zijn:

- een onvoldoende opgeleide beroepsbevolking
- onvoldoende toegang tot financiering
- corruptie

Suriname kent een groot potentieel op het gebied van natuurlijke hulpbronnen. Deze bronnen kunnen echter uitgeput raken en Suriname dient hier rekening mee te houden in het economische beleid voor de lange termijn. Er zijn meer hoogopgeleiden nodig, bij de overheid, maar ook in het bedrijfsleven. Deze mensen zouden kunnen worden aangetrokken uit het buitenland. Een barrière voor de regio is de taal; een betere beheersing van de Engelse taal zou al veel problemen kunnen oplossen ten aanzien van de regionale isolatie die op dit moment heerst. Het is noodzakelijk voor corridorontwikkeling dat het ondernemersklimaat wordt verbeterd, zodat meer (internationale) bedrijven willen en durven te investeren in deze regio van Suriname.

Afbeelding 3.6: Luchthaven Zanderij

Bron: Auteur, 2012

3.6 Het vliegveld Zanderij

De nationale luchthaven J.A. Pengel, in de volksmond Zanderij genoemd, is gelegen in het district Para. Naast het vliegveld is ook het dorp Zanderij gelegen. Het vliegveld is gelegen in de savanne en aangelegd tijdens de Tweede Wereldoorlog, door de Amerikanen. Het vliegveld Zanderij heeft slechts één landingsbaan en is een klein vliegveld (zie afbeelding 3.6). Zanderij ligt

ongeveer 40 km ten zuiden van Paramaribo. Het vliegveld Zanderij handelt alle internationale vluchten van en naar Suriname af. Met een landingsbaan van 3.450 meter kan elk type vliegtuig hier landen (Interview T. Mendonca, Luchthavenbeheer, 27 juni 2012). Per jaar vinden er zo'n 4000 tot 5000 vliegbewegingen plaats op Zanderij (Interview T. Mendonca, Luchthavenbeheer, 27 juni 2012).

In Suriname bestaat een scheiding tussen het nationale en het internationale vliegverkeer (Balen, 1957). Het vliegveld Zorg en Hoop in Paramaribo handelt met de landingsbaan van 800 meter de kleinere vliegtuigen af, die vooral worden gebruikt voor binnenlandse vluchten. De vliegmaatschappijen die de meeste passagiers van en naar Zanderij vervoeren zijn de KLM en SLM die beiden regelmatig vluchten uitvoeren naar Amsterdam (zie tabel 3.2). Aan deze tabel zijn onlangs de vluchten naar Guyana en Frans Guyana door de SLM toegevoegd en er is een nieuwe vliegmaatschappij bijgekomen, DAE Dutch Antilles Express, die vluchten uitvoert naar Curaçao, Aruba, Bonaire, Venezuela en Miami vanaf Zanderij en vanaf volgend jaar ook naar Colombia en Sint Maarten.

Tabel 3.2: Vluchten Suriname

Maatschappij	Bestemming	Toestel	Capaciteit	Frequentie
KLM	Amsterdam	Boeing 747	415 stoelen	3 á 4 keer per week
SLM (Surinam Airways)	Amsterdam Curaçao – Port of Spain Belém Miami (via Aruba) Miami (via Guyana)	Airbus A340, 300 type Boeing 737 Onbekend Onbekend Onbekend	317 stoelen 126 stoelen onbekend onbekend onbekend	5 keer per week 3 keer per week 4 keer per week 3 keer per week 2 keer per week
Carribean airlines	Port of Spain (Trinidad)	Boeing 737	160 stoelen	4 keer per week
Insel air	Curaçao		155 stoelen	3 keer per week

Bron: Interview C.B. Cairo, SLM, 4 juli 2012, eigen bewerking

Het vliegveld Zanderij is een klein vliegveld met een aantal kleine winkels. Op dit moment is er nog niet veel te doen op het vliegveld. Er komen vooral mensen die gaan vliegen of iemand komen ophalen of wegbrengen. De hoofdstad Paramaribo is via de weg te bereiken in ongeveer een uur rijden. In de buurt van Paramaribo is er sprake van verkeerscongestie wanneer er net een vlucht is aangekomen vanuit Nederland. Het aantal vliegverbindingen is aan het toenemen doordat steeds meer mensen vanuit Suriname op vakantie gaan naar de omliggende bestemmingen. Curaçao is een populaire bestemming, waar inmiddels drie vliegmaatschappijen op vliegen vanaf Zanderij. Met een toename van het aantal vliegbewegingen en het aantal passagiers neemt het belang van een goede connectie met het omliggende gebied en Paramaribo toe. Op dit moment is het niet bekend of er milieubewegingen actief zijn die tegen het verder ontwikkelen van de luchthaven zijn en ook van de omwonenden worden geen klachten ontvangen op het gebied van overlast. Er is ruimte om het vliegveld verder uit te breiden en te ontwikkelen.

3.7 Toerisme

Het toerisme in Suriname is de afgelopen jaren flink toegenomen. In 2005 waren er nog 160.170 bezoekers, in 2011 zijn dit er 220.475 per jaar (Stichting Toerisme Suriname, 2012). Suriname wordt vooral veel bezocht door vrienden en familieleden vanuit Nederland. Dit is minimaal 25% van het totale aantal toeristen (Stichting Toerisme Suriname, 2012). Er is een sterke connectie met de

Surinaamse gemeenschap in Nederland, waarvan de leden vaak één keer per jaar naar Suriname komen om familie te bezoeken. Velen komen ook naar Suriname om vakantie te vieren en brengen daarnaast een bezoek aan de familie.

Ook komen er jaarlijks veel stagiaires (2.087 in 2011, Stichting Toerisme Suriname, 2012) vanuit Nederland, die veelal in het onderwijs of in de zorg een stage lopen. Het is een interessante stageplek voor Nederlandse stagiaires, omdat zij naar een exotische plek kunnen waar de taalbarrière minimaal is, doordat er Nederlands wordt gesproken. Familie en vrienden komen de stagiaires vaak opzoeken in combinatie met het houden van een vakantie. Een opkomende markt zijn de toeristen en stagiaires uit België, zij hebben dezelfde motieven als de Nederlandse toeristen en stagiaires. Er is ook sprake van toerisme uit de omliggende landen, zoals Frans-Guyana en Guyana, maar de omvang hiervan is minimaal, evenals de komst van toeristen uit overige landen.

In het district Para zijn een aantal recreatiegebieden te vinden, zoals Colakreek (zie afbeelding 3.7 en 3.8), bereikbaar via de JFK highway. Ook is een aantal recreatiegebieden bereikbaar via de Martin Luther King weg, zoals Whitebeach en Overbridge. Deze recreatiegebieden worden veelal bezocht door dagtoeristen. Dit zijn veelal inwoners van Suriname, maar ook vakantiegangers en stagiaires. Afbeelding 3.9 is een weergave van de belangrijkste recreatiegebieden en toeristische attracties in het onderzoeksgebied. De recreatiegebieden zijn goed bereikbaar met de auto, maar er is geen goede busverbinding.

Afbeelding 3.7: Colakreek hutten

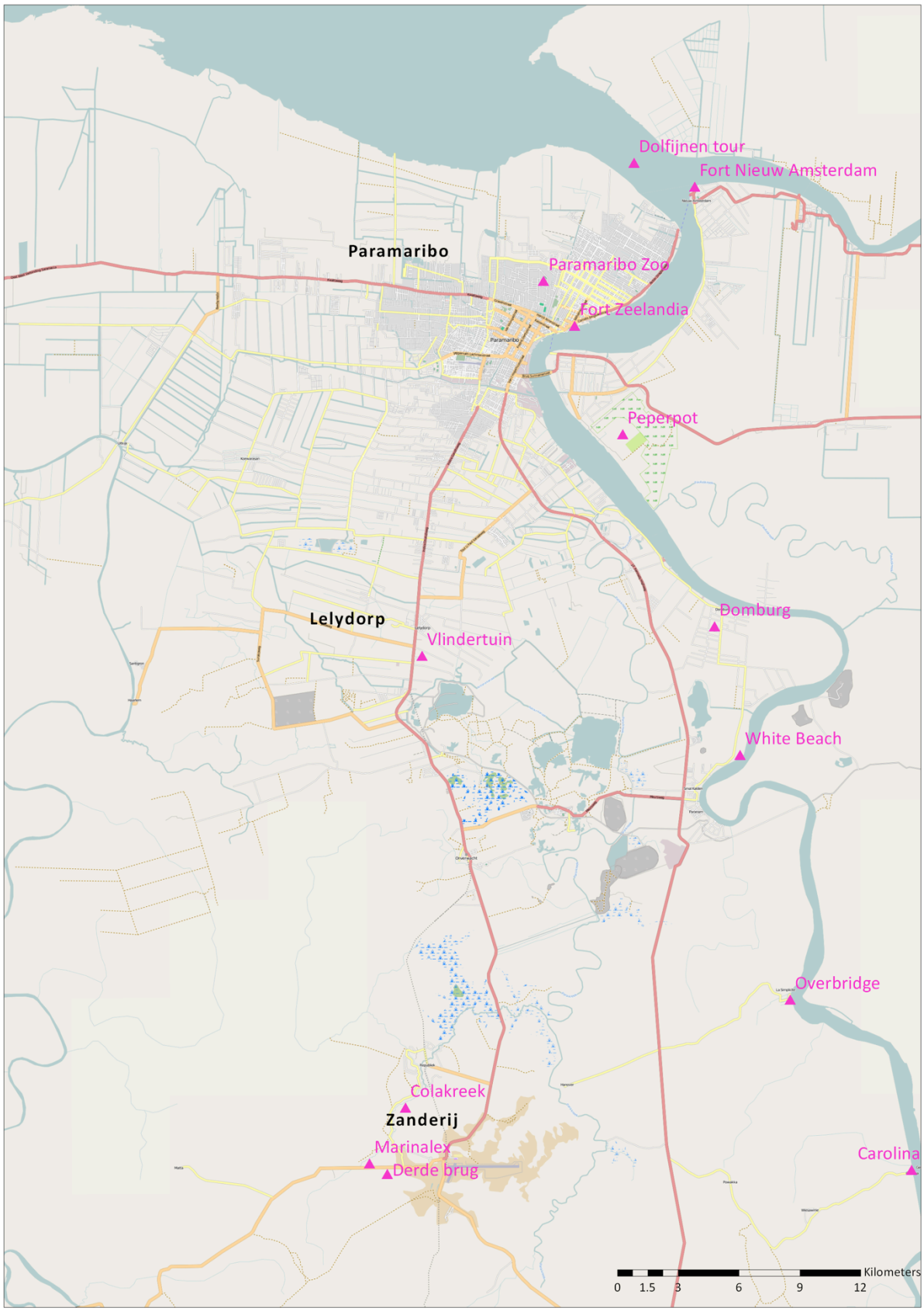
Bron: Auteur, 2012

Afbeelding 3.8: Colakreek water

Bron: Auteur, 2012

In de overige districten bevinden zich ook populaire toeristische bestemmingen, weergegeven in afbeelding 3.10. Dit zijn veelal mooie plekken in de natuur waar de toerist terecht kan. Het ecotoerisme is een belangrijk begrip in Suriname; de grote touroperators in Suriname hebben

Afbeelding 3.9: Recreatiegebieden en toeristische attracties onderzoeksgebied



Bron: Map data © OpenStreetMap contributors 2012, eigen bewerking

Afbeelding 3.10: Toeristische plaatsen in Suriname

Bron: Lutchman 2002, eigen bewerking

duurzaam toerisme hoog in het vaandel staan. Voor het toerisme of het ecotoerisme is echter geen keurmerk opgesteld, hoewel dit zeer belangrijk is om te kunnen garanderen dat de touroperators daadwerkelijk volgens de principes van duurzaam toerisme werken. De bestemmingen zijn te bereiken via meerdaagse trips. Hier wordt vaak een weekend of een midweek voor uitgetrokken. De toeristen vertrekken voor deze trips vanuit Paramaribo, met een bus, een jeep of per vliegtuig en moeten vaak nog overstappen op een boot. De verbindingen met de nationale en internationale toeristische bestemmingen zijn weergegeven in afbeelding 3.11. De meeste plekken worden door de toeristen bezocht via een touroperator. Het ecotoerisme is vooral bereikbaar voor de welgestelde toerist. De aantallen toeristen die deze plekken bezoeken zijn laag en hierdoor zijn de prijzen veelal hoog. Dit maakt de verdiencapaciteit voor de touroperators groot.

Suriname heeft een aantal bijzondere toeristische bestemmingen midden in de natuur. Om de natuur op deze plekken te behouden is het ecotoerisme een belangrijk onderdeel van de toeristische industrie van Suriname. Er komen steeds meer toeristen naar Suriname en er is ruimte voor nog meer groei. Een verdere ontwikkeling van het toerisme zou betekenen dat het vliegverkeer ook verder zou toenemen. Er ligt nog een grote markt open voor Suriname in Europa en Noord-Amerika, waar Suriname nog vrijwel onbekend is. Bij de verdere ontwikkeling van het toerisme is het belangrijk om ook de kwaliteit ervan te kunnen waarborgen. Het toerisme kan een belangrijke drijfveer zijn voor de verdere ontwikkeling van de economie in Suriname, waarbij de infrastructurele verbinding tussen Paramaribo en Zanderij centraal staat.

3.8 Conclusie

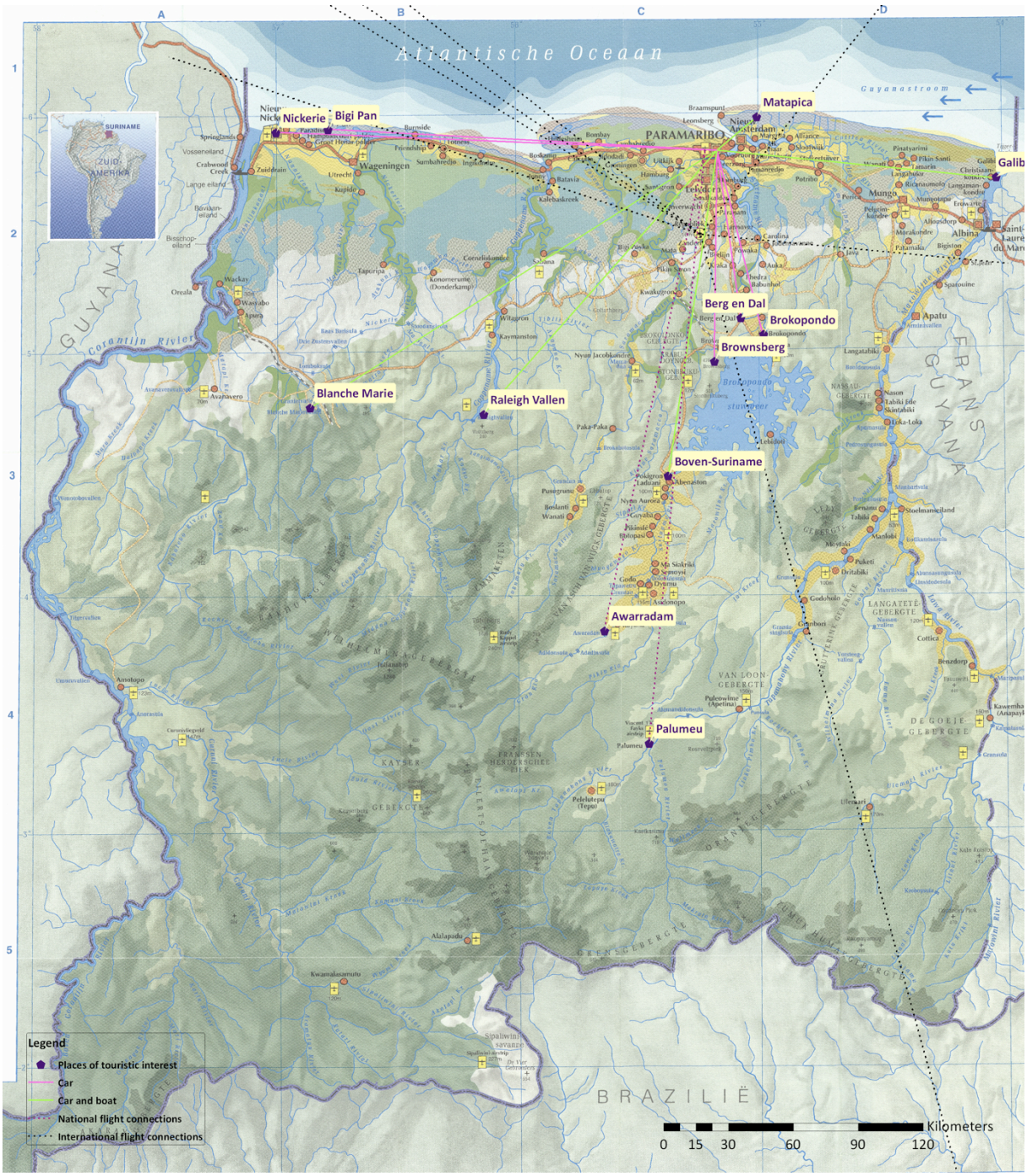
Aan een aantal belangrijke voorwaarden voor corridorontwikkeling is nu nog niet voldaan. De infrastructurele verbindingen tussen Paramaribo en Zanderij zijn nog onvoldoende. Er dienen betere verbindingen gemaakt te worden tussen de twee knooppunten. Ook het openbaar vervoer dient verder te worden ontwikkeld, zodanig dat de twee knooppunten beter bereikbaar worden en het openbaar vervoer voor een betrouwbare verbinding zorgt. Voor de verdere ontwikkeling van een corridor is het vliegveld als knooppunt van groot belang; het dient daarom verder te worden uitgebreid en ontwikkeld en ook het aantal vliegverbindingen moet toenemen.

Het toerisme kan als belangrijke drijfveer dienen voor het uitbreiden van het aantal vliegverbindingen. Het toerisme in Suriname wordt op dit moment vooral benut door Nederlandse toeristen. Er ligt nog een grote markt voor het toerisme vanuit de rest van Europa en vanuit Noord-Amerika. In veel landen is Suriname als toeristische bestemming nog onbekend.

Verder is het investeringsklimaat in de regio van groot belang voor corridorontwikkeling. Helaas ontbreekt het in Suriname aan regionale cijfers, Suriname heeft zich de laatste jaren ontwikkeld tot een stabiele economie. Het investeringsklimaat is echter nog zorgwekkend, waarbij vooral een gebrek aan voldoende opgeleid personeel, het vinden van financiering en corruptie grote problemen zijn voor bedrijven. De samenwerking tussen verschillende overheidsinstanties kan worden bemoeilijkt door de verregaande decentralisatie in Suriname.

Op dit moment wordt aan een aantal voorwaarden voor corridorontwikkeling dus nog niet voldaan. In het volgende hoofdstuk zullen de huidige en toekomstige ontwikkelingen besproken worden.

Afbeelding 3.11: Verbindingen met toeristische bestemmingen vanuit Suriname



Bron: Lutchman 2002, eigen bewerking

4. Analyse

4.1 Inleiding

In het vorige hoofdstuk is de uitgangspositie van de regio vastgesteld. Hierbij is geconstateerd dat de regio nog niet helemaal voldoet aan de voorwaarden voor corridorontwikkeling. Dit hoofdstuk begint met een korte bespreking van de gebruikte methoden voor het uitvoeren van het onderzoek. Door middel van interviews met verschillende shareholders zijn de verwachte ontwikkelingen in kaart gebracht. Aan de hand van een actoranalyse zijn de uitkomsten van de interviews gestructureerd volgens de voorwaarden voor corridorontwikkeling. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen twee typen belangen**:** de belangen van shareholders (aandeelhouders, partijen die financieel participeren of door middel van instrumentarium inzetten) en de belangen van stakeholders (belanghebbenden, die niet (financieel) participeren) (Wolting, 2008). De uitkomst van de actoranalyse wordt samengevat in een sterkte-/zwakteanalyse aan het einde van dit hoofdstuk. Hier wordt duidelijk waar de kansen liggen voor corridorontwikkeling, wat de bedreigingen zijn en wat de sterktes en zwaktes van de regio zijn. Daaruit kan vervolgens worden geconcludeerd of corridorontwikkeling een valide mogelijkheid is voor de ontwikkeling van de regio Paramaribo-Zanderij in Suriname.

4.2 Methoden

Het onderzoek is in hoge mate een actoranalyse waarbij door middel van interviews de verschillende actoren zijn ondervraagd over de ontwikkelingen in de regio Paramaribo-Zanderij. De voorwaarden die in hoofdstuk 2 gesteld zijn, zijn leidend voor de analyse van de interviews om op die manier belangrijke zaken verder uit te diepen. De uitkomsten hiervan zijn samengevat in een sterkte-/zwakteanalyse.

De onderzoeksvraag die centraal staat, luidt als volgt:
In hoeverre is corridorontwikkeling op regionaal niveau een valide mogelijkheid om de problemen die zich voordoen in Paramaribo op te lossen met inachtneming van de natuur van Suriname?

Er is direct contact gezocht met de verschillende actoren voor het afnemen van de interviews (zie bijlage 1 voor een overzicht van de afgenomen interviews). Het onderzoek is niet repliceerbaar omdat het onmogelijk is om de sociale omstandigheden stil te zetten en het onderzoek exact te herhalen (Bryman, 2008). Om de interne validiteit te waarborgen zijn alle interviews opgenomen en uitgewerkt. De opnames en uitwerkingen van de interviews worden door de auteur bewaard en zijn op te vragen. De externe validiteit wordt niet gewaarborgd in dit onderzoek, omdat de resultaten niet kunnen worden gegeneraliseerd (Landsheer, e.a., 2003). Er is gekozen om sleutelpersonen te interviewen die bewust zijn gekozen, er is geen sprake van een weerspiegeling van de mening van een bepaalde groep.

Het gebruikte analyse instrument is een analysematrix waarin de verschillende voorwaarden voor corridorontwikkeling zijn uitgezet tegen de informatie die uit de interviews is gekomen. Deze analysematrix is te vinden in figuur 4.1. Om structuur aan te brengen in de informatie die beschikbaar is gekomen uit de interviews, is in de analysematrix een overzicht gemaakt van welke informatie de geinterviewden over ieder onderwerp hebben verstrekt. Aan de hand van de analysematrix is de analyse verder uitgewerkt.

Figuur 4.1: Analysematrix

Voorwaarden corridorontwikkeling	Geinterviewden
Economische voorwaarden	Grauwde, Jiawan, Zalmijn, Jost, Sleman, Mendonca, Boeddha, Cairo, Menke en Kariodimedjo
Institutionele voorwaarden	Sleman en Boeddha
Fysieke voorwaarden en transportcondities	van Dijck, Grauwde, Jiawan, Kuiper, Sanchit, Sleman, Mendonca, Boeddha, Cairo, Krishnadath, Kariodimedjo en Soman
Overige voorwaarden	Kuiper, Boeddha, Cairo
Ontwikkeling vliegveld als knooppunt	van Dijck, Grauwde, Kuiper, Jost, Sleman, Mendonca en Cairo
Ontwikkeling van ecotoerisme	van Dijck, Grauwde, Kuiper, Jost, Sleman, Mendonca, Boeddha, Cairo en Krishnadath
Publiek-private samenwerking	-
Duurzaamheid	-

Het onderzoek heeft plaatsgevonden in Suriname, Zuid-Amerika. Omdat het een oude kolonie van Nederland is, wordt er nog steeds Nederlands gesproken. Er is daarom bijna geen sprake van een taalbarrière, hoewel het taalaspect niet helemaal te verwaarlozen valt, omdat Surinaams-Nederlands andere uitdrukkingen kent dan het ABN en de wetenschappelijke termen niet allemaal bekend zijn.

Het cultuurverschil tussen Suriname en Nederland is groot. Het is daarom niet verstandig gebleken om alle methoden die in Nederland gebruikt worden bij het afnemen van interviews, in Suriname toe te passen. Een voorbeeld: de methode van doorvragen is in Suriname niet altijd wenselijk. Wanneer de geïnterviewde een kort antwoord geeft, kan dit betekenen dat hij of zij niet over het onderwerp wil spreken; doorvragen kan tot gevolg hebben dat de geïnterviewde dichtslaat en geen verdere antwoorden meer wil geven. Deze methode is daarom niet toegepast.

Een andere beperking bij het uitvoeren van dit onderzoek in Suriname is het gebrek aan data. Er is heel weinig bruikbare data beschikbaar, vooral op regionaal niveau. Hierdoor heeft geen grondige analyse van de regionale economische en sociale omstandigheden kunnen plaatsvinden. Er is wel veel tijd gestoken in het zoeken naar data.

4.3 Actoranalyse

De actoranalyse voor corridorontwikkeling zal, per voorwaarde die gesteld is voor de corridorontwikkeling, worden besproken. Per voorwaarde zullen kort de condities voor corridorontwikkeling worden herhaald die in het theoretisch kader zijn vastgesteld. Daarna worden de partijen benoemd die hierbij betrokken zijn, zowel shareholders als stakeholders. Er wordt kort herhaald wat de huidige situatie is, zoals die in hoofdstuk 3 is omschreven, waarna wordt geanalyseerd wat volgens de geïnterviewden de toekomstverwachtingen zijn.

4.3.1 Economische voorwaarden

In het theoretisch kader is vastgesteld dat een regio aan een aantal ruimtelijk-economische voorwaarden moet voldoen om geschikt te zijn voor corridorontwikkeling. Zo moet er economische groei zijn in de regio, dient de regio een gunstige ligging te hebben in het (inter-)nationale infrastructuurnetwerk en dient de corridor niet concurrerend te zijn met de huidige knooppunten. De vraag die hierbij kan worden gesteld is in hoeverre de onderzoeksregio voldoet aan deze voorwaarden. Wat is de economische situatie van de regio Paramaribo-Zanderij?

Als shareholders voor economische ontwikkeling kunnen worden genoemd het bedrijfsleven en de overheid. Die bepalen, door middel van het inzetten van beleid en/of het doen van investeringen hoe de economie zich verder zal ontwikkelen. Hierbij zijn ze afhankelijk van de consumenten die de stakeholders zijn van de economie, evenals de werknemers van de bedrijven die in grote mate de kwaliteit van het bedrijfsleven bepalen.

Uit hoofdstuk drie komt naar voren dat de Surinaamse economie afhankelijk is van natuurlijke hulpbronnen. Dit levert weinig multiplieereffecten op voor de Surinaamse economie. Verder heeft Suriname een geïsoleerde positie in de regio, hoewel dit isolement enigszins is verminderd sinds Suriname in 1995 is toegetreden tot de CARICOM. Op overheidsniveau is er een tekort aan hoogopgeleide werknemers. Regionale economische gegevens zijn helaas niet beschikbaar, daarom wordt er uitgegaan van de landelijke cijfers. Het ondernemersklimaat is in Suriname niet ideaal, obstakels zijn:

- een onvoldoende opgeleide beroepsbevolking
- onvoldoende toegang tot financiering
- corruptie

De ligging van de regio in het internationale infrastructuurnetwerk is gunstig, de regio ligt tussen de nationale luchthaven en de hoofdstad van Suriname, Paramaribo. De kwaliteit van de infrastructuur, met name indien we spreken over verbindingen, dient te worden verbeterd. Dit zal verder worden besproken in paragraaf 4.3.3.

Mevrouw Menke, hoofd economische planning bij de Stichting Planbureau Suriname, geeft aan dat de economie van Suriname een groei kent van 4% over 2011 en de verwachting is dat de economie in 2012 en 2013 met hetzelfde percentage zal groeien. Er wordt weinig gemerkt van de economische crisis die zich in Europa afspeelt (Interview L. Menke, Stichting Planbureau Suriname, 13 juli 2012). De heer van Dijck, Universitair hoofddocent bij het CEDLA in Amsterdam, geeft aan dat Suriname voor de groei van de economie in hoge mate afhankelijk is van de exploitatie van natuurlijke hulpbronnen (Interview P. van Dijck, 25 april 2012). Het nationale beleid richt zich op de afzet van natuurlijke hulpbronnen. De belangrijkste sectoren voor de Surinaamse economie zijn: bauxiet, goud, olie, landbouw en toerisme. Het toerisme, het goud en de olie zijn groeiende sectoren, terwijl de bauxietsector krimpt. De exploitatie van de natuurlijke hulpbronnen wordt vooral uitgevoerd door bedrijven uit het buitenland, waardoor de bijdrage aan de Surinaamse economie minimaal is. Het staatsbedrijf Staatsolie is verantwoordelijk voor het exploiteren van de Surinaamse olie en levert een grote bijdrage aan de Surinaamse economie.

In het district Wanica houdt men zich bezig met bedrijvigheid; er kan worden gesteld dat er steeds meer bedrijvigheid richting het zuiden komt. De heer Jiawan, districtscommissaris van het district

Wanica, geeft aan dat er veel aanvragen binnenkomen voor het vestigen van bedrijven en winkels in Lelydorp. De trek naar het zuiden komt volgens Jiawan doordat Paramaribo overbevolkt is en de prijzen daar erg hoog zijn (Interview R. Jiawan districtscommissaris Wanica, 1 juni 2012). Mevrouw Krishnadath verwacht dat als er voldoende werkgelegenheid is in de regio, mensen bereid zijn om uit Paramaribo te vertrekken naar meer zuidelijk gelegen gebieden (Interview L. Krishnadath, Ministerie van Openbare Werken, 12 juli 2012).

Het districtscommissariaat van Para ziet de mensen juist wegtrekken vanuit de regio naar Paramaribo en speelt hierop in:

"We zijn bezig om in elk geval wooncentra te creëren, voorzien van alle faciliteiten. Politie, brandweer, gezondheidsdienst, scholen, kerken. Omdat we van mening zijn dat eenieder wegtrekt. Iedereen wil naar Paramaribo, terwijl Para niet zo ver is van Paramaribo. Dus om de mensen hier te houden, moeten we gaan naar dat soort zaken, wooncentrum, winkelcentrum" (Interview E.S. Grauwde, Para, 22 mei 2012).

De heer Cairo geeft aan dat er genoeg Chinese winkels zijn langs de weg naar Zanderij, maar dat het er ontbreekt er aan kwaliteitswinkels, een ziekenhuis, een sportvereniging en een goede supermarkt. Hij is een voorstander van het bouwen van kleine communitycentra in Para en dat je de ontwikkeling ook vooral naar de reeds aanwezige bevolking brengt, zodat ook die zich beter kan ontwikkelen (Interview C.B. Cairo, SLM, 4 juli 2012).

Er is een aantal plannen in ontwikkeling om de regio verder te ontwikkelen. Zo wordt bij Lelydorp binnenkort een nieuw ziekenhuis gebouwd door de overheid; op dit moment wordt de grond bouwrijp gemaakt, aldus Jiawan (Interview R. Jiawan districtscommissaris Wanica, 1 juni 2012). Er bestaat ook een studie naar de ontwikkelingsmogelijkheden voor een industrieel park bij Paranam (Interview L. Krishnadath, Ministerie van Openbare Werken, 12 juli 2012).

Op (inter)nationaal niveau is Suriname bezig om zijn positie binnen de regio te versterken. Met dit oogmerk is Suriname lid geworden van de Caricom (Caribisch gebied) en de Mercosur (Zuid-Amerika) (Interview P. van Dijck, 25 april 2012), waarbij het wil gaan optreden als gateway tussen het Caribisch gebied en Zuid-Amerika. De heer Van Dijck geeft aan dat Suriname kan proberen te fungeren als leverancier van groente en fruit binnen de Caricom of bijvoorbeeld van water voor de eilanden. Daarmaast geven verschillende partijen aan dat de kwaliteit van het onderwijs in Suriname niet van hoog niveau is. Dit heeft gevolgen voor het niveau van werknemers in het bedrijfsleven.

De economie van Suriname kende de afgelopen jaren een stabiele groei en de verwachting is dat deze zich de komende jaren zal voortzetten. Door verschillende partijen wordt veel aandacht geschonken aan investeringen in de landbouw om de economie impulsen te geven. Het toerisme wordt weinig genoemd in de interviews, terwijl dat toch een opkomende markt is. In paragraaf 4.3.6 is dit verder uitgewerkt. Een belangrijke voorwaarde om de economie verder te ontwikkelen is het opleidingsniveau van de bevolking; hieraan dient de overheid als belangrijke shareholder verder te werken. Dit zou bijvoorbeeld gedaan kunnen worden door het aantrekken van arbeidskrachten uit het buitenland. Het ondernemingsklimaat is ongunstig, hier zou door middel van beleid verandering in gebracht kunnen worden. Verder dient meer onderzoek gedaan te worden naar de economie in

Suriname op regionaal niveau en op sectorniveau, zodat precies kan worden nagegaan in welke mate de economie afhankelijk is van elk van haar sectoren.

4.3.2 Institutionele voorwaarden

De institutionele voorwaarden zijn vooral van belang voor het slagen van de corridorontwikkeling. Indien deze voorwaarden moeilijk te vervullen zijn, is de kans niet groot dat de ontwikkeling succesvol is. Volgens de institutionele voorwaarden moet er samenwerking zijn tussen de instelling die verantwoordelijk is voor het grondgebruik en de instelling die verantwoordelijk is voor de infrastructuur. Is dit het geval in Suriname?

Er moet capaciteit zijn voor de planuitvoering en steun van politici van alle sectoren. Een centrale overheid maakt de planvorming en het nemen van beslissingen makkelijker dan een gedecentraliseerde overheid. In hoeverre worden er regionale plannen gemaakt worden door de centrale overheid en wordt hierbij samengewerkt met de districtscommissariaten?

Voor de institutionele voorwaarden zijn de overheidsinstellingen en de politieke partijen de shareholders. De belanghebbenden zijn het bedrijfsleven en de bevolking. Zij zijn erbij gebaat dat het beleid in goede orde wordt vastgesteld en uitgevoerd. Uit hoofdstuk 3 is gebleken dat er een sterke decentralisatietendens heerst in Suriname. In het kader daarvan zijn veel taken overgeheveld naar de districtscommissariaten. Omdat er in Suriname onvoldoende structuurplannen of bestemmingsplannen zijn, is het lastig om een eenduidige visie ten aanzien van de ontwikkeling van het land uit te werken in ontwikkelingsplannen.

De districtscommissariaten proberen hun plannen op elkaar af te stemmen, aldus de districtscommissaris van Wanica. Zo werken de districtscommissarissen van Para en Wanica met elkaar samen en proberen ze elkaar goed te adviseren. Wanneer er echter wordt gevraagd naar concrete voorbeelden worden deze niet gegeven (Interview R. Jiawan**,** districtscommissaris Wanica, 1 juni 2012). Het gebied waar de corridorontwikkeling zou kunnen plaatsvinden is verdeeld over de twee districten Wanica en Para. Het district Wanica is vooral gericht op het vestigen van bedrijvigheid in het district, terwijl Para vooral inzet op landbouw. Door de gedecentraliseerde taken ontbreekt het echter aan bestuurlijke coördinatie die nodig is voor het invoeren van het plan voor corridorontwikkeling.

De Stichting Planbureau Suriname, die verantwoordelijk is voor het maken van structuurplannen en bestemmingsplannen**,** en het Ministerie van Openbare Werken dat verantwoordelijk is voor de infrastructuur kennen tot nog toe geen eenduidige samenwerking. Volgens mevrouw Krisnadath, onderdirecteur Ruimtelijke Ordening bij het Ministerie van Openbare Werken, zijn er wel plannen om te gaan samenwerken. De eerste afspraken voor overleg zijn gepland, maar voordat er een samenwerking van kracht is, zal nog enige tijd verlopen (Interview L. Krishnadath, Ministerie van Openbare Werken, 12 juli 2012).

Momenteel bestaat er geen ruimtelijk ontwikkelingsplan op nationaal schaalniveau, dit staat nauwelijks op de agenda in Suriname. Lutchman zegt daarover:

"de statuten van het Planbureau spreken daar wel over, maar de nadruk valt bij de afdeling ROM (Ruimtelijke Ordening en Milieu) thans meer op één onderdeel: structuuranalyses ter kennelijke voorbereiding op het maken van individuele structuur- en mogelijk regionale plannen. Deze dienen dan naderhand aan elkaar 'geplakt' te moeten worden, met alle problemen van dien op hogere schaalniveaus; problemen die zich per definitie voordoen als van klein naar groot wordt gewerkt in plaats van andersom" (Interview H.T.J. Lutchman, consultant Stichting Planbureau Suriname, mei-juli 2012).

De heer Lutchman geeft daarnaast aan dat bij het maken van de districtsplannen de nadruk ligt op financieel-economische aspecten van de districtshuishouding en niet zozeer op de ruimtelijke en sociale aspecten van planning. Op dit moment is er weinig te merken van district overschrijdend denken en ontbreekt er een gezamenlijke visie. Dat maakt het maken van regionale plannen lastig, tenzij dit vanaf hogerhand wordt ingegeven (Interview H.T.J. Lutchman, consultant Stichting Planbureau Suriname, mei-juli 2012).

Doordat er sprake is van gedecentraliseerde taken, is het lastig om een eenduidig beleid op te stellen inzake corridorontwikkeling. Het is hiervoor van belang dat de verschillende overheidsinstellingen samenwerken. Ook de verschillende ministeries zullen gezamenlijk tot één plan moeten komen. Dit is een uitdaging, aangezien de samenwerking matig is. Ook moet er capaciteit zijn; er zal onderzocht moeten worden in hoeverre die capaciteit aanwezig is en of het plan wordt gesteund door politici. Een regionaal plan moet gezamenlijk worden opgesteld door de verschillende shareholders.

4.3.3 Fysieke voorwaarden en transportcondities

Bij corridorontwikkeling is de bereikbaarheid van de corridor van groot belang. Daarom dient sprake te zijn van een goed infrastructureel netwerk of de ontwikkeling hiervan.

Verder kan een verbinding d.m.v. openbaar vervoer de bereikbaarheid vergroten. Om deze te ontwikkelen is een connectie nodig tussen de knooppunten, waardoor er sprake is van interconnectiviteit. Deze interconnectiviteit dient ook bevorderd te worden door middel van de corridorontwikkeling. Verder dienen voldoende grond en percelen beschikbaar te zijn voor de ontwikkelingen.

Hoe is het op dit moment gesteld met de bereikbaarheid van de regio en wat zijn de toekomstige ontwikkelingen?

De verschillende overheidinstellingen zijn de meest belangrijke shareholders wanneer we spreken over de ontwikkelingen en de aanleg van infrastructuur in Suriname. Het gaat dan met name om het Ministerie van Openbare Werken dat verantwoordelijk is voor de aanleg van wegen. Er zijn aannemers die de mogelijkheid hebben om een contract krijgen om een weg aan te leggen. De belangrijkste stakeholders zijn de weggebruikers. Dit kunnen werknemers zijn van bijvoorbeeld bedrijven of van het vliegveld, maar ook toeristen en omwonenden. Zij hebben er belang bij dat bepaalde wegen worden aangelegd en onderhouden.

De JFK-highway heeft slechts twee banen; het verkeer loopt geregeld vast tussen de twee knooppunten, Paramaribo en het vliegveld Zanderij. Vooral het traject Lelydorp-Paramaribo vormt

een knelpunt ter hoogte van de Indira Ghandiweg; er is geen ruimte voor uitbreiding. De Martin Luther Kingweg wordt minder gebruikt maar deze weg staat niet in verbinding met het vliegveld. De kwaliteit van het openbaar vervoer is slecht. Er is een busverbinding met de plaats Zanderij, maar deze bus rijdt niet door naar de luchthaven. Hij rijdt slechts enkele malen per dag.

Volgens Van Dijck dient de verkeersafhandeling rondom Paramaribo verbeterd te worden:

"ze hebben daar nou rotondes en zo, maar dan kom je vervolgens tegenwoordig toch steeds meer vast te zitten daar hoor. Het begint akelig te worden, dus ja, het heeft ook consequenties voor woon-werkverkeer en de keuze van locatie als je daar elke dag in de file staat en dat is het toch steeds meer aan het worden" (Interview P. van Dijck, 25 april 2012).

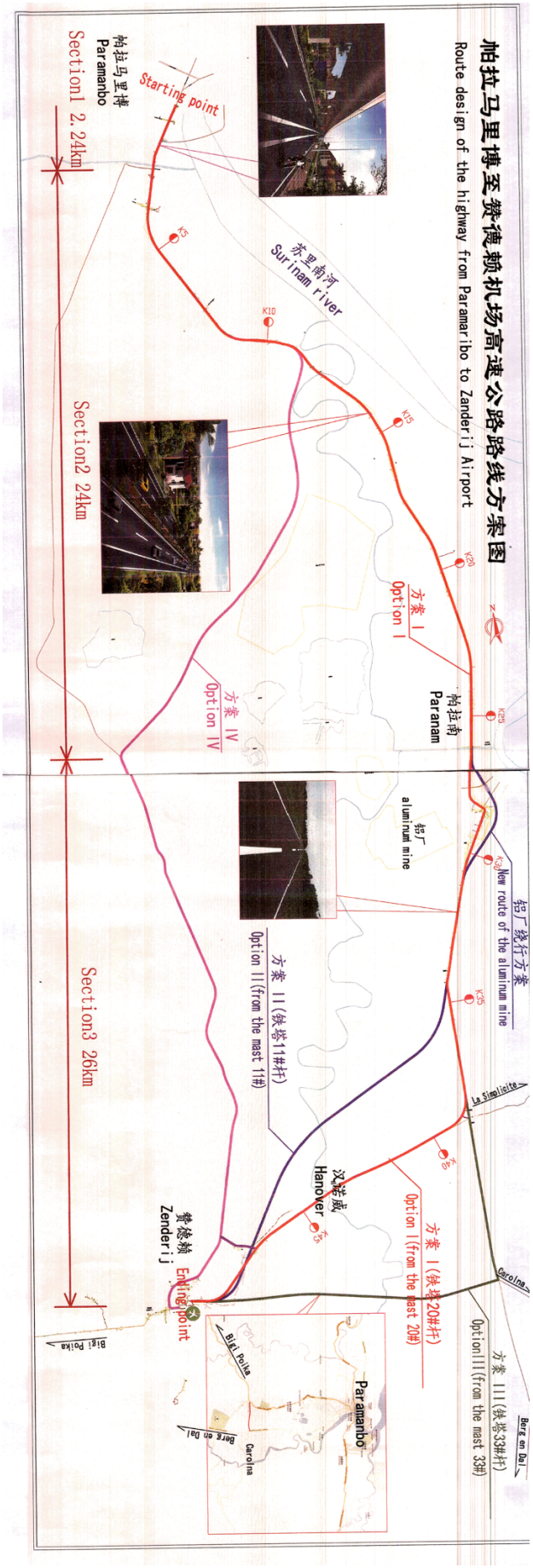
De districtscommissaris van Wanica, de heer Jiawan geeft aan dat de filevorming tien jaar geleden nog niet bestond in Suriname. Hij geeft ook aan dat Paramaribo door veel mensen wordt vermeden omdat het zo vastloopt op de wegen (Interview R. Jiawan districtscommissaris Wanica, 1 juni 2012).

De constructie en ontwikkeling van wegen wordt uitgevoerd door het Ministerie van Openbare Werken. De heer Soman, onderdirecteur van Droge Civieltechnische Werken, houdt zich bezig met de aanleg en aanpak van wegen. Hij geeft aan dat op dit moment de wegencontracten worden voorbereid om de Martin Luther Kingweg te gaan uitbreiden. De weg wordt verbonden met Zanderij, door een weg aan te leggen ter hoogte van Carolina (zie afbeelding 4.1, option III). Doel is de JFK-highway te ontlasten. Daarnaast wordt de weg tot aan de Parabrug uitgebreid tot een vierbaansweg met een ventweg aan beide zijden (Interview S.J. Soman, Ministerie van Openbare Werken, 16 juli 2012). Tot aan Paranam wordt de weg verbreed naar vier banen met verbrede bermen, vanaf Paranam tot aan Zanderij komen er twee rijstroken. Bij Paramaribo komen er fly-overs**,** zodat de hoofdstroom niet gehinderd wordt door het containerverkeer vanaf de haven.

De nieuwe aansluiting is onderdeel van de tweede oostwestverbinding en is daarom een belangrijke aansluiting binnen de nationale infrastructuur van Suriname. De tweede oostwestverbinding is onderdeel van het IIRSA- portfolio (Interview S.J. Soman, Ministerie van Openbare Werken, 16 juli 2012). De verwachting is dat de weg in 2016 klaar is. De financiering van de weg wordt tussen de Surinaamse staat en de Chinese staat geregeld. China zorgt voor een lening, onder voorwaarde dat een Chinese aannemer het werk mag uitvoeren. Deze werkzaamheden zullen door aannemer Dalian worden uitgevoerd. De bedoeling is om langs de Martin Luther Kingweg stroken te reserveren voor eventuele uitbreiding van de weg in de toekomst. Soman zegt daarover:

"zodat men ook niet gewoon gaat bebouwen op een manier en direct op de weg, anders krijg je weer de situatie van de Indira Gandhiweg. Zodat je alleen lintbebouwing hebt, zodat je verkeersveiligheid, je verkeersdoorstroming weer niet gegarandeerd is" (Interview S.J. Soman, Ministerie van Openbare Werken, 16 juli 2012).

Afbeelding 4.1: Ontwerp highway Paramaribo - Zanderij



Bron: Interview S.J. Soman, Ministerie van Openbare Werken, 16 juli 2012

De reacties op de ontwikkeling van de nieuwe highway zijn positief. Mendonca:

> *"We hopen dat de nieuwe highway er komt… … dan wordt het alleen maar beter, de bereikbaarheid van de luchthaven" (Interview T. Mendonca, Luchthavenbeheer, 27 juni 2012).*

Mendonca stelt zich voor dat wanneer de bereikbaarheid toeneemt, het hoofdkantoor van Luchthavenbeheer ook zou verplaatsen van Paramaribo naar het vliegveld. Ook de heer Cairo van de SLM zou de plannen voor de nieuwe snelweg hartelijk verwelkomen, omdat het belangrijk is om het gebied te ontsluiten (Interview C.B. Cairo, SLM, 4 juli 2012).

Volgens de heer Boeddha is de ontwikkeling van infrastructuur zoals een snelweg een basisbehoefte voor ontwikkeling (Interview R. Boeddha, Ministerie van TCT, 3 juli 2012). Mevrouw Krishnadath denkt dat de ontwikkeling van de infrastructuur een eerste stimulering van de economie is (Interview L. Krishnadath, Ministerie van Openbare Werken, 12 juli 2012).

Het openbaar vervoernetwerk is van slechte kwaliteit. Er rijden openbare bussen tussen Paramaribo en Zanderij, de plaats, maar niet naar de luchthaven. De afstand tussen deze twee is makkelijk te lopen, maar niet wanneer men koffers bij zich heeft. Het vliegveld is daarom afhankelijk van taxi's om passagiers te vervoeren (Interview T. Mendonca, Luchthavenbeheer, 27 juni 2012).

Het is onmogelijk gebleken om in de periode van het onderzoek na te gaan of er voldoende grond beschikbaar is in de omgeving. Het kadaster is enkele jaren geleden opgericht, maar hier is niet op adequate wijze bijgehouden welke gronden aan wie toebehoren. In het gebied van Para lijkt voldoende grond beschikbaar te zijn, maar schijnen ook veel boedelkwesties te spelen. Dit moet eerst worden onderzocht, aldus Sleman (Interview H. Sleman, STS, 27 juni 2012). De ligging van het gebied is echter wel gunstig, zo zegt mevrouw Krishnadath:

> *"het is hoger gelegen, je hebt zoetwaterbronnen daar zo, er is een ontsluiting…" (Interview L. Krishnadath, Ministerie van Openbare Werken, 12 juli 2012).*

Op dit moment is de infrastructuur in het gebied niet geschikt voor corridorontwikkeling. De JFK-highway is te smal, loopt regelmatig vast en er is geen ruimte voor uitbreiding van deze weg. De Martin Luther King weg wordt echter uitgebreid en er wordt een connectie gemaakt met het vliegveld, waardoor de twee knooppunten ook via deze weg met elkaar in verbinding komen te staan. Gezien de toekomstige uitbreidingen van de Martin Luther Kingweg wordt deze weg geschikt voor corridorontwikkeling. Met deze ontwikkelingen worden de twee knooppunten beter met elkaar verbonden en wordt het gebied een centraal punt binnen de nationale infrastructuur. Een betere verbinding met het vliegveld via openbaar vervoer is noodzakelijk en ook zal er moeten worden onderzocht of er in de regio voldoende grond beschikbaar is voor verdere ontwikkelingen.

4.3.4 Overige voorwaarden

Onder overige voorwaarden zijn nog een aantal voorwaarden opgesteld die belangrijk zijn voor corridorontwikkeling. Hierbij gaat het onder andere om het gebruik van openbaar vervoer; voor gebruikers moet het voordelen bieden om van het openbaar vervoer gebruik te gaan maken. De bereikbaarheid en betrouwbaarheid van het openbaar vervoernetwerk zijn hiervoor van belang. In

hoeverre is er sprake van een betrouwbaar openbaar vervoersysteem in de regio? Ook dient er draagvlak te zijn onder de bewoners voor de plannen. Belangrijk hiervoor is dat er een duidelijk tijdschema is voor de planvorming en dit ook wordt nageleefd.
Verder dient er stabiliteit in de zonering van de regio te worden geboden zodat investeerders er zeker van kunnen zijn dat de plannen voor de regio voor langere tijd vast staan. Een mix van grondgebruik is van belang om aan de behoeften van de consument te kunnen voldoen. In hoeverre kan stabiliteit worden geboden aan investeerders en is er sprake van zonering in Suriname?

Wat betreft de zonering is de overheid de verantwoordelijke shareholder. Zij kan ook een rol spelen bij het grondgebruik en het openbaar vervoer door middel van het opstellen van beleid. De bedrijven die het openbaar vervoer regelen, zijn eveneens shareholders. De stakeholders zijn bewoners die gebruik maken van het openbaar vervoer, bedrijven (investeerders) die naar aanleiding van het zoneringsbeleid durven te investeren in een bepaald gebied en de consumenten die gebaat zijn bij een mix van grondgebruik en er daardoor ook meer gebruik van maken.

Vanaf Lelydorp rijden frequent bussen naar Paramaribo. De heer Jiawan geeft aan dat veel mensen de auto in Lelydorp parkeren om daar de bus te nemen naar Paramaribo. Lelydorp fungeert daarbij als een soort hub. Over de frequentie zegt hij verder:

> *"ze hebben een soort van vraag- en aanbodsysteem. Ze voelen zelf aan wanneer ze wel moeten rijden en wanneer ze niet moeten rijden" (Interview R. Jiawan, districtscommissaris Wanica, 1 juni 2012).*

Volgens Kuiper (marketing manager bij de METS) kun je hierdoor niet op het openbaar vervoer rekenen, omdat er nergens een bordje is waarop staat hoe laat de bus rijdt. Waardoor er veel mensen langs de kant van de weg staan, die lang op een bus moeten wachten (Kuiper, METS, 14 juni 2012). Cairo, onderdirecteur commerciële zaken bij de SLM, vindt het openbaar vervoer ook slecht geregeld. Hij geeft aan dat het helemaal mooi zou zijn om een treinverbinding te hebben tussen Paramaribo en Zanderij, maar een goede busverbinding is ook al een positieve ontwikkeling (Interview C.B. Cairo, SLM, 4 juli 2012). Er zijn nog geen plannen gemaakt om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren en het netwerk verder uit te breiden. Kuiper geeft aan dat een goed openbaar vervoersysteem de economie enorm zou helpen en het wegennet zou ontlasten (Kuiper, METS, 14 juni 2012).

Op dit moment is er geen zoneringsplan, geen structuurplan en ook geen bestemmingsplan voor de regio. Volgens mevrouw Krishnadath is dit een groot gemis:

> *"Sinds 1972 hebben we de Stedenbouwkundige wet die wat voorschrijft, maar om de een of andere reden is het allemaal bij studies gebleven die nooit verder zijn uitgevoerd" (Interview L. Krishnadath, Ministerie van Openbare Werken, 12 juli 2012).*

De heer Boeddha, beleidsmedewerker bij het Ministerie van Transport, Communicatie en Toerisme, geeft ook aan dat, met het oog op duurzame ontwikkeling, een zoneringsplan van groot belang is (Interview R. Boeddha, Ministerie van TCT, 3 juli 2012). Eerst zal er dus een zoneringsplan moeten worden opgesteld, daarna is het van belang dat dit ook in werking gesteld gaat worden. Het zal nog een tijd duren voordat er in Suriname stabiliteit in de zonering kan zijn. Een mix van grondgebruik

zou kunnen worden vastgelegd in een bestemmingsplan. Mevrouw Krishnadath geeft aan dat met bestemmingsplannen ontwikkelingen die nu gaande zijn kunnen worden gestructureerd richting gewenste ontwikkelingen, om bijvoorbeeld op die manier woongebieden aan te wijzen in het zuiden, om zo de druk op Paramaribo te verkleinen (Interview L. Krishnadath, Ministerie van Openbare Werken, 12 juli 2012).

Om draagvlak te creëren bij de bevolking is het van belang om een tijdschema op te stellen voor de planvorming. De bevolking kan dan zien dat er een schema is en wanneer bepaalde zaken worden ontwikkeld. Het is van belang dat de partijen die betrokken zijn bij de corridorontwikkeling zich hier aan houden. Dit zal een grote uitdaging worden, zeker omdat er nu nog weinig sprake is van samenwerking tussen de verschillende partijen.

De overige voorwaarden zijn van belang voor corridorontwikkeling. Hier liggen nog een aantal grote uitdagingen voor Suriname. Met name het zoneringsplan is een eerste grote stap die gemaakt moet worden, om de investeerders zekerheid te bieden. Een mix van grondgebruik kan worden behaald door een bestemmingsplan op te stellen voor de regio. Een tijdschema voor planvorming is ook van belang, om draagvlak te creëren bij de bevolking**; h**et zal een grote uitdaging zijn om alle partijen hieraan te houden. Het openbaar vervoer dient kwalitatief en kwantitatief sterk te worden verbeterd om de bereikbaarheid van de corridor te kunnen garanderen.

4.3.5 Ontwikkeling vliegveld als knooppunt

De ontwikkeling van het vliegveld als knooppunt is voor de corridorontwikkeling van belang om de interconnectiviteit tussen de knooppunten te garanderen. Voor de ontwikkeling van het vliegveld is het van belang dat het aantal vliegconnecties wordt ontwikkeld. Dit brengt meer passagiers naar het vliegveld, waardoor er meer gebruik wordt gemaakt van het knooppunt.

Verder is de ontwikkeling van multifunctionele activiteiten, zoals restaurants en winkels, belangrijk om het verblijf op het vliegveld aangenaam te maken. Op deze manier kunnen ook meer bezoekers worden aangetrokken. Van belang is dan ook de bereikbaarheid van het vliegveld, via de weg en het openbaar vervoer.

Een belangrijke voorwaarde voor de ontwikkeling van het vliegveld is ook dat er uit de omgeving geen tegenstand tegen groei dient te zijn. Wat is de huidige status van vliegveld Zanderij en wat zijn de plannen voor de toekomst? In hoeverre kan het vliegveld Zanderij als knooppunt dienen in de corridorontwikkeling?

De shareholders voor de ontwikkeling van de luchthaven zijn: Luchthavenbeheer, verantwoordelijk voor het beheer en de ontwikkeling van de luchthaven, de vliegmaatschappijen, waarbij de SLM (de Surinaamse Luchtvaart Maatschappij) in dit geval een belangrijke speler is omdat zij de meeste vliegconnecties vanaf Suriname verzorgt, en de overheid, verantwoordelijk voor beleid en regelgeving omtrent gronduitgifte en vergunningen van bedrijven die zich op de luchthaven vestigen. De stakeholders zijn de passagiers van de luchthaven, de werknemers en omwonenden. Het is niet bekend of er milieubewegingen actief zijn tegen de ontwikkeling van de luchthaven.

De luchthaven voert op dit moment een matig aantal vluchten uit; er is ruimte om meer vliegverkeer te ontvangen. De SLM is bezig om het aantal vluchten uit te breiden. Van Dijck:

"Er is al een wat meer, grotere stroom van mensen naar en uit Suriname" (Interview P. van Dijck, 25 april 2012).

De SLM heeft de afgelopen jaren het aantal vluchten en bestemmingen uitgebreid. Cairo:

"Als ik let op het regionaal vervoer dan zien we dat dat stijgende is, zijn er toch wel wat mooie groeicijfers geweest de laatste periode, double digits growth, dus ik denk dat vanuit de regio wij best wel wat meer interessante groei zullen kunnen verwachten in Suriname. Dat komt ook doordat Suriname wat interessanter lijkt te gaan worden voor de regio en er veel meer zakenvervoer en toeristen in Suriname komen" (Interview C.B. Cairo, SLM, 4 juli 2012).

Eén van de toekomstige connecties waar de SLM zich op richt is een verbinding via Guyana naar Amerika en Canada. Hiermee richt de SLM zich op het diasporatoerisme, omdat er veel Guyanezen in Amerika en Canada wonen. Guyana heeft zelf geen luchtvaartmaatschappij, dus de SLM kan dit oppakken. Verder probeert de SLM een connectie te maken via Frans-Guyana naar Brazilië, omdat daar nu geen vliegverbinding mee is (Interview C.B. Cairo, SLM, 4 juli 2012). Inmiddels is deze verbinding al in werking gesteld.

De luchthaven biedt, met slechts één landingsbaan, nog wel ruimte voor meer vluchten. Volgens Mendonca, beleidsadviseur bij Luchthavenbeheer, zijn er nu 4 tot 5.000 aircraft movements per jaar, wat neerkomt op ongeveer één vlucht per uur. Wanneer er een parallele taxibaan zou zijn, dan zouden er 150 landingen per uur kunnen plaatsvinden. Een tweede landingsbaan is dus de komende tijd nog niet van toepassing. Het vliegveld is 24 uur per dag open, dus vliegtuigen kunnen op ieder moment landen (Interview T. Mendonca, Luchthavenbeheer, 27 juni 2012).

De kwaliteit van het knooppunt is de afgelopen jaren verbeterd, zo zegt Van Dijck:

"Het is al sterk gemoderniseerd, het wordt verder gemoderniseerd" (Interview P. van Dijck, 25 april 2012).

De heer Sleman, waarnemend hoofd educatie en informatie bij de Stichting Toerisme Suriname, vertelt dat er binnenkort een nieuw dienstencentrum wordt geopend, en dat de aankomst- en vertrekhal vanaf 2014 met elkaar worden verbonden (Interview H. Sleman, STS, 27 juni 2012). Er zijn geen klachten bekend van omwonenden die geluidsoverlast zouden kunnen ervaren. De omwonenden zijn gebaat bij de verdere ontwikkelingen omdat zij gebruik kunnen maken van de voorzieningen en omdat er banen binnen het gebied worden gecreëerd. De heer Mendonca van Luchthavenbeheer vertelt dat er bij het onlangs geopende dienstencentrum rekening is gehouden met de behoeften van omwonenden. Zo zijn er een bank en een vestiging van een telefonieprovider in het nieuwe dienstencentrum gevestigd (Interview T. Mendonca, Luchthavenbeheer, 27 juni 2012). De pinautomaat op het vliegveld is de enige in de hele regio. Met de komst van nieuwe winkels en restaurants is het de bedoeling dat de bezoekers er aangenaam kunnen verblijven.

"Het is nu het visitekaartje van Suriname" aldus Cairo (Interview C.B. Cairo, SLM, 4 juli 2012).

Het is voor de SLM nog van belang dat de transithal wordt aangepast, omdat de SLM Suriname ook als transit wil gaan gebruiken, waar het nu nog niet voor wordt gebruikt (Interview C.B. Cairo, SLM, 4 juli 2012).

Er is ook sprake van groei van werkgelegenheid op het vliegveld. Het liefst worden hiervoor mensen uit de regio ingezet, want het scheelt veel brandstofkosten voor personeel, dat normaal gesproken uit Paramaribo komt. Volgens Mendonda zou het voordelig zijn om meer woningen voor het personeel te ontwikkelen in de buurt van het vliegveld, dan loop je ook minder risico op vertraging bij drukte op de weg (Interview T. Mendonca, Luchthavenbeheer, 27 juni 2012). De heer Boeddha verwacht dat als Zanderij zich meer ontwikkelt er ook steeds meer mensen in deze regio willen gaan wonen (Interview R. Boeddha, Ministerie van TCT, 3 juli 2012).

Een andere moderne ontwikkeling die op de planning staat voor de luchthaven, is het verhogen van de veiligheidsnormen, om hogere internationale standaarden te bereiken. Mendonca geeft aan dat de luchthaven in de toekomst betere screeningapparatuur wil plaatsen, een parallelle taxibaan wil aanleggen, voor beide kanten een approach lightningsystem (nu al aan één kant aanwezig) en zogenaamde slurven (airbridges) Interview T. Mendonca, Luchthavenbeheer, 27 juni 2012). Om meer vliegtuigen en privejets te kunnen accommoderen wil de luchthaven ook het platform uitbreiden. Voor deze ontwikkelingen moet nog financiering worden gezocht. Het is volgens Mendonca in ieder geval geen probleem om bedrijven aan te trekken die zich willen vestigen op de luchthaven (Interview T. Mendonca, Luchthavenbeheer, 27 juni 2012). De samenwerking tussen de SLM en Luchthavenbeheer is volgens Cairo goed**;** er wordt veel gezamenlijk gedaan en dat geeft veel voordelen (Interview C.B. Cairo, SLM, 4 juli 2012).

De luchthaven van Suriname voldoet nog niet aan de internationale standaarden; er worden op dit moment plannen gemaakt om dit te bereiken, door het verhogen van de veiligheid. De ontwikkelingen van de afgelopen jaren hebben het knooppunt aanzienlijk verbeterd. Zo is het luchthavengebouw gemoderniseerd en zijn er meer winkels en restaurants gekomen om de bezoekers te vermaken. Verder wordt het aantal vliegconnecties nog steeds uitgebreid met nieuwe connecties in de regio. De verbindingen met het knooppunt via de weg zijn problematisch, evenals het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer dient te worden ontwikkeld door middel van een busverbinding naar het andere knooppunt Paramaribo. De verbinding via de weg wordt verder ontsloten zoals beschreven in paragraaf 4.3.3.

4.3.6 Ontwikkeling van ecotoerisme

De ontwikkeling van het toerisme kan een belangrijke drager zijn voor het aantrekken van meer vliegconnecties. Van belang is een balans te vinden tussen de economische ontwikkeling die het toerisme met zich meebrengt, het aantal bezoekers en het behoud van de natuur. De overheid kan met haar beleid het ecotoerisme stimuleren en in goede banen leiden. In hoeverre is het beleid van de overheid op dit moment gericht op het stimuleren van ecotoerisme? Wat is de groeipotentie van het toerisme in Suriname?

De overheid speelt een sturende rol door middel van het opstellen van beleid. Op het gebied van het toerisme is in Suriname het Ministerie van Transport, Communicatie en Toerisme (Ministerie van TCT) hiervoor verantwoordelijk. De Stichting Toerisme Suriname (STS), een werkarm van het

Ministerie van TCT, houdt zich bezig met het promoten van Suriname als vakantieland. Andere shareholders op het gebied van toerisme zijn de touroperators, zoals bijvoorbeeld de METS. De stakeholders zijn de toeristen die gebruik maken van de voorzieningen, de bevolking en milieuorganisaties.

Het toerisme in Suriname is de afgelopen jaren flink toegenomen, dit is gebleken uit hoofdstuk 3. Er komen vooral toeristen vanuit Nederland en België. Ook komen er veel familie en vrienden van de Surinaamse bevolking over om het land te bezoeken. Het toerisme uit de overige Europese landen en uit Noord-Amerika is minimaal; hier is ruimte voor groei en ontwikkeling.

Veel touroperators zeggen gericht te zijn op het ecotoerisme, maar daar is geen keurmerk voor opgesteld. Het is van belang om nu beleid te maken gericht op het behoud van de natuur en het faciliteren van meer toeristen. Volgens de heer Kuiper is er een groot tekort aan goede wet- en regelgeving voor toerisme in Suriname. Hij pleit voor een toerismewet, omdat er nu sprake is van wildgroei op de markt, wat de kwaliteit niet ten goede komt (Interview Kuiper, METS, 14 juni 2012). De heer Grauwde, districtssecretaris van het district Para, geeft ook aan dat er veel potentie in het toerisme zit en vind**t** dat mensen moeten worden aangespoord om dit professioneler aan te pakken. **V**anuit het districtscommissariaat is er echter geen beleid voor zulke stimulering (Interview E.S. Grauwde, Para, 22 mei 2012).

De heer Boeddha vertelt dat de eerste prioriteit van het Ministerie van TCT op dit moment het opstellen van een toerismewet is (Interview R. Boeddha, Ministerie van TCT, 3 juli 2012). Het Ministerie heeft een concept opgesteld en hoopt dit beleid binnenkort te kunnen implementeren. Er zouden dan ook certificeringen en keurmerken kunnen worden uitgebracht. Het gaat om een

"compleet pakket van ordeningen van de sector", aldus Boeddha.

Ook het opzetten van informatiecentra voor toeristen behoort tot het nieuwe beleid. Er zijn er reeds twee**;** één op Zanderij en één bij Fort Zeelandia in Paramaribo. Binnenkort worden er ook twee geopend bij de grenzen met Brits en Frans Guyana (Interview R. Boeddha, Ministerie van TCT, 3 juli 2012). Daarnaast geeft Boeddha aan:

"onze main goal is het toerisme duurzaam tot ontwikkeling te brengen, met eerbied en respect voor milieu en de inheemsen en de marrongroepen" (Interview R. Boeddha, Ministerie van TCT, 3 juli 2012).

De heer Jost, een bewoner van het district Para, geeft aan dat als je het toerisme wil gaan uitbreiden er eerst gedegen onderzoek moet worden uitgevoerd. Zodat de vraag en het aanbod goed op elkaar kunnen worden afgestemd. Op dit moment bestaat er een wildgroei aan recreatieoorden (Interview W. Jost, bewoner Para, 25 juni 2012). De SLM richt zich op het aantrekken van meer passagiers vanuit de rest van Europa en China die dan via Amsterdam naar Suriname kunnen vliegen. Want Amsterdam blijft de belangrijkste hub voor de SLM, aldus Cairo. De SLM werkt hierbij samen met de STS, die een destinatieconsulent hebben ingeschakeld voor het promoten van Suriname in Amerika, Canada en Europa (Interview C.B. Cairo, SLM, 4 juli 2012). Naast destinatiemarketing is STS bezig om Suriname te promoten door middel van districtstoerisme. Er wordt een film gemaakt waarin alle

districten worden uitgelicht. Deze film kan dan vertoond worden op beurzen en bijvoorbeeld in vliegtuigen, aldus de heer Sleman (Interview H. Sleman, STS, 27 juni 2012).

De heer Sleman vindt dat je de capaciteit moet vergroten vóórdat je meer toeristen gaat aantrekken. Hij doelt dan op het aantal hotels, maar ook op de lodges in het binnenland. Het gaat vooral om de kwaliteit. Want als je meer toeristen naar Suriname haalt, moet je ze een goede ervaring kunnen bieden, vind hij. Daarbij is het van belang om voldoende gekwalificeerd personeel te hebben**;** hier is veel vraag naar in Suriname (Interview H. Sleman, STS, 27 juni 2012). Volgens Van Dijk is een betere beheersing van de Engelse taal nodig om toeristen vanuit Noord-Amerika te kunnen ontvangen. Een positieve ontwikkeling voor Amerikaanse toeristen is het verschijnen van hotelketens zoals de Marriot (Interview P. van Dijk, 25 april 2012). Wanneer er meer internationale hotelketens komen, zal het toerisme automatisch toenemen omdat aan deze ketens direct reisbureaus verbonden zijn. Volgens de heer Kuiper zijn de gidsen er wel klaar voor om in het Engels te kunnen gidsen, daarnaast wordt gewerkt aan het Frans omdat de METS verwacht dat er ook meer toeristen vanuit Frans-Guyana naar Suriname toe komen (Kuiper, METS, 14 juni 2012).

Mevrouw Krishnadath denkt dat er voor de toeristen weinig te beleven valt in Paramaribo. Indien je het toerisme wil concentreren rondom de luchthaven in Para zou je je vooral moeten richten op natuurmensen of meer voorzieningen creëren in de regio (Interview L. Krishnadath, Ministerie van Openbare Werken, 12 juli 2012). Zoals bijvoorbeeld de ontwikkelingen rondom de Hermitage Mall in Paramaribo. De Hermitage Mall trekt veel bezoekers, de combinatie van winkels en voorzieningen (bioscoop, bowling) voorziet in veel behoeften van de consument. Maar volgens mevrouw Krishnadath zijn deze ontwikkelingen juist op die plek ongewenst voor veel omwonenden. Mevrouw Krishnadath vind dat je deze ontwikkelingen beter op een gewenste locatie kan concentreren.

Wat betreft toerisme is het district Para uitermate geschikt voor dagtoeristen, volgens Boeddha. Belangrijk is dat er diversificatie komt, want de meeste recreatieoorden bieden hetzelfde (hut, kreek, eten en bar). Indien Para verder ontwikkeld wordt, zoals het airporthotel dat door de METS wordt gebouwd, is Para een geschikte plaats om de meeste toeristen op te vangen die naar Suriname komen. De toeristen hoeven dan niet meer per se naar Paramaribo te komen, maar kunnen vanuit Para het binnenland in trekken, vindt Boeddha. Belangrijk is dat de infrastructuur wordt aangepakt, zoals de snelweg die er komt, maar je zou bijvoorbeeld ook een safaripark kunnen ontwikkelen in deze regio (Interview R. Boeddha, Ministerie van TCT, 3 juli 2012).

Het airporthotel moet multifunctioneel zijn. Zo vertelt de heer Kuiper dat het de bedoeling is om er een conferentiezaal en restaurant bij te maken, zodat het hotel ook geschikt is voor zakelijke bijeenkomsten (Kuiper, METS, 14 juni 2012). Naast het airporthotel dat de METS gaat bouwen op Colakreek, proberen ze het lokale toerisme meer body geven door het maken van puzzel- en wandeltochten in deze omgeving (Kuiper, METS, 14 juni 2012). Voor de SLM is het een goede ontwikkeling dat er een airporthotel wordt ontwikkeld, ook voor de medewerkers van de luchtvaartmaatschappijen buiten Suriname. Die hoeven dan niet per se naar Paramaribo toe om te overnachten (Interview C.B. Cairo, SLM, 4 juli 2012).

Om het ecotoerisme in Suriname te controleren is het van belang om binnen afzienbare tijd de toerismewet in werking te stellen. Daarbij kan dan een keurmerk worden opgesteld voor

ecotoerisme. Dit kan de wildgroei in de toerismesector tegengaan. Er dient onderzoek te worden gedaan naar de potentie van het toerisme en de vraag naar hotelovernachtingen. Op deze vraag kan dan worden ingespeeld door het bouwen van kwalitatief goede hotels. Met de komst van internationale hotelketens zal het toerisme toenemen.

4.3.7 Publiek-private samenwerking

Voor de uitvoering van de ontwikkelingscorridor kan publiek-private samenwerking een uitgangspunt zijn. Dit is een goede optie om het project gezamenlijk te financieren de risico's te spreiden. Op basis van een uitgebreide actoranalyse kan worden bepaald welke partijen er meewerken aan het project en kan de verdere samenwerking worden uitgewerkt. Van te voren dient de PPS goed verkend te worden, om na te gaan of het plan haalbaar is. Is publiek-private samenwerking haalbaar in Suriname?

Een voorbeeld van publiek-private samenwerking in Suriname is de uitbreiding van de Martin Luther Kingweg. Hierbij zijn afspraken gemaakt tussen het Ministerie van Openbare Werken (dat de plannen en het beleid opstelt), de Chinese staat (die zorgt voor de financiering van het project) en Chinese aannemers (die het project aannemen en uitvoeren). Op kleine schaal wordt dus al gewerkt d.m.v. publiek-private samenwerking. Dit kan verder worden uitgebreid.

Door de verregaande decentralisatie in Suriname en het gebrek aan bestuurlijke coördinatie is de noodzaak aanwezig om PPS op grote schaal toe te passen. Vooral de conflicterende belangen en agenda's van de verschillende overheden en het gebrek aan overleg en samenwerking vormen een enorme uitdaging.

Wanneer er vanuit de centrale overheid een plan komt voor het ontwikkelen van een corridor, waarbij alle partijen betrokken worden en overleg plaatsvindt tussen de partijen, is zou het wellicht een optie om buitenlands investeringskapitaal aan te trekken voor de financiering van het project. Hierbij kan ook worden gedacht aan de financiering van verdere uitbreiding en verbetering van het vliegveld. De planvorming is van groot belang voordat kan worden overgegaan tot het aantrekken van buitenlandse investeerders. De zonering dient stabiel te zijn en er dient draagvlak voor het plan te zijn onder de bewoners en de verschillende politieke partijen.

4.3.8 Duurzaamheid

Het begrip duurzaamheid is van belang om te voorkomen dat de corridorontwikkeling ten koste gaat van de natuur. Er dient op een verantwoorde manier om te worden gegaan met de ruimte die wordt gebruikt. Het is belangrijk om een langetermijnvisie als leidraad te hebben bij het uitwerken van de plannen. Hoe kan corridorontwikkeling bijdragen aan duurzame ontwikkeling in Suriname?

De shareholders op het gebied van duurzaamheid zijn de overheid, die het beleid opstelt, en de investeerders/bedrijven die ervoor kiezen om op bepaalde plekken te investeren. De stakeholders zijn in dit geval de bewoners, maar ook de hele toeristenindustrie, die gebaat is bij het behoud van de natuur van Suriname.

Op dit moment is er geen zoneringsplan, waardoor er sprake is van ongeplande ontwikkelingen. Corridorontwikkeling is een goed concept om bij te dragen aan de ruimtelijk economische ontwikkeling van Suriname. Wanneer dit concept goed wordt ontwikkeld en er een specifieke plek

wordt aangewezen voor de ontwikkeling hiervan, kan worden voorkomen dat er op andere plekken ongeplande ontwikkelingen plaatsvinden. Hiermee beperk je de eventuele ecologische schade tot één gebied. Een aantasting van een groot deel van de natuurgebieden die Suriname rijk is wordt hiermee voorkomen.

Ook de mobiliteit wordt gestuurd naar één regio. Dit heeft tot gevolg dat er grote verkeersstromen op gang komen. Deze groei kan worden geaccommodeerd door het inzetten van openbaar vervoer, omdat de toename van vervoer in één gebied plaatsvindt. Dit in plaats van een toename van het autoverkeer over een groter gebied, met de bijbehorende vervuiling.

Corridorontwikkeling kan bijdragen aan de duurzame ontwikkeling van Suriname. Omdat de ontwikkelingen naar een bepaald gebied gestuurd worden, kan worden voorkomen dat er ongeplande ontwikkelingen plaatsvinden. De eventuele ecologische schade van het ontwikkelen van dit gebied wordt beperkt tot één regio. Daarnaast is er meer draagvlak voor het ontwikkelen van een openbaar vervoerverbinding, wat kan voorkomen dat het autoverkeer in grote mate toeneemt.

4.4 Sterkte-/zwakteanalyse

De resultaten van de analyse worden hier samengevat in een sterkte-/zwakteanalyse, ook wel SWOT-analyse genoemd. Een SWOT-analyse omvat vier componenten: sterktes (Strengths), zwaktes (Weaknessess), kansen (Opportunities) en bedreigingen (Threats). Op deze manier kan direct worden gezien wat de sterktes en kansen van de regio zijn met betrekking tot corridorontwikkeling en waar zwaktes en bedreigingen bestaan. Het is een analyse van de huidige stand van zaken en een blik op de toekomstige ontwikkelingen. In figuur 4.2 wordt de sterkte-/zwakteanalyse weergegeven.

Uit de sterkte-/zwakteanalyse komt naar voren dat er weinig sterktes zijn, echter dit zijn wel twee belangrijke factoren, namelijk dat de economie een stabiele groei kent over de afgelopen jaren en dat de vliegverbinding met Schiphol mogelijkheden biedt voor een connectie met de rest van de wereld. Daar tegenover staan wel veel zwaktes. De zwaktes zijn vooral op het gebied van economische ontwikkeling (afhankelijkheid natuurlijke hulpbronnen en laaggeschoolde beroepsbevolking) en institutionele voorwaarden. De institutionele zwakte op het gebied van gebrek aan bestuurlijke coördinatie is een belangrijk aspect bij het verder ontwikkelen van de regio. Hier dient veel aandacht aan besteed te worden.

Tegelijkertijd zijn er maar weinig bedreigingen voor corridorontwikkeling en worden deze bedreigingen voor een belangrijk deel opgelost door het uitbreiden van de Martin Luther Kingweg. Het gebrek aan financiering kan worden opgelost door het verder ontwikkelen van een regionaal plan. Wanneer er een regionaal plan wordt opgesteld kan er door middel van foreign direct investment worden gezocht naar middelen om deze bedreiging uit de weg te gaan. De kansen liggen hier vooral op het gebied van uitbreiding van het vliegverkeer en het verder ontwikkelen van het ecotoerisme.

Figuur 4.2: Sterkte-/zwakteanalyse

Sterktes	***Zwaktes***
- Directe verbinding met Schiphol; via Schiphol connectie met de rest van de wereld, Schiphol heeft 144 intercontinentale verbindingen en is de 4e hub van Europa - Suriname kent een stabiele economische groei van 4% over de afgelopen jaren	- Economie is afhankelijk van natuurlijke hulpbronnen - Het ondernemersklimaat in Suriname is niet goed - Er is onvoldoende kennis van de Engelse taal - Er is een tekort aan een hoogopgeleide beroepsbevolking - Er wordt niet voldaan aan de institutionele voorwaarden (decentralisatietendens) - Achterblijvende wetgeving (ecotoerisme en ruimtelijke ordening) - Onvoldoende coördinatie bestuurlijke samenwerking - Er is onduidelijkheid over de grondposities in Para - Het openbaar vervoer is onvoldoende ontwikkeld - Het verkeer loopt vast op de Indira Ghandiweg / JFK-highway
Kansen	***Bedreigingen***
- Uitbreiding van de Martin Luther Kingweg, een verbeterde connectie van de knooppunten Paramaribo en Zanderij - De vliegverbinding met Frans en Brits Guyana - Genoeg capaciteit voor uitbreiding aantal vluchten - Potentie ontwikkeling ecotoerisme - Nabijheid van en connectie met Brazilië - Bij een uitbreiding van het vliegveld weinig kans op geluidshinder - Er is geen milieubeweging bekend die tegen uitbreiding van het vliegveld is	- Het verder vastlopen van het autoverkeer - Gebrek aan financiering

4.5 Conclusie

De onderzoeksvraag die centraal staat in dit hoofdstuk is:

In hoeverre is corridorontwikkeling op regionaal niveau een valide mogelijkheid om de problemen die zich voordoen in Paramaribo op te lossen met inachtneming van de natuur van Suriname?

Naar aanleiding van de resultaten uit de afgenomen interviews voldoet de regio op dit moment nog niet aan de voorwaarden voor corridorontwikkeling. Er zijn een aantal sterke kanten die de regio kent. Namelijk, Suriname kent een stabiele economische groei de afgelopen jaren. Daarnaast is er vanaf het vliegveld Zanderij een directe verbinding met Schiphol vanwaar vliegconnecties met de rest van de wereld te bereiken zijn. Ook zijn er een aantal kansen te benoemen, dit zijn de toekomstige ontwikkelingen van de regio. Eén van die kansen is de verdere uitbreiding en ontwikkeling van de Martin Luther Kingweg en de aansluiting met het vliegveld. Deze ontwikkeling betekent een extra connectie tussen Paramaribo en Zanderij waardoor de verkeerscongestie die zich voordoet op de JFK highway en de Indira Gandhiweg kan worden ontlast. De uitbreidingsmogelijkheden die deze weg kent, kunnen toekomstige verkeerstoenames opvangen. Verder is er op het vliegveld de capaciteit voor een uitbreiding van het aantal vluchten. Op het gebied van ecotoerisme heeft Suriname de potentie om verder uit te breiden.

Voor de zwaktes, waaronder; een economie die afhankelijk is van natuurlijke hulpbronnen, een tekort aan hoogopgeleide beroepsbevolking en de decentralisatietendens, dient een oplossing te worden gevonden voordat corridorontwikkeling in de regio mogelijk is. Ook dient er nagedacht te worden over een oplossing voor moeilijkheden die bij publiek-private samenwerking zich kunnen voordoen, zodat dit geen struikelblok zal worden. Door het maken van een structuurvisie voor de regio kan zekerheid worden geboden aan investeerders. Indien er in de structuurvisie een duidelijk plan wordt opgesteld op welke manier er ontwikkelingen in deze regio gestimuleerd worden kan worden voorkomen dat er op een andere plek ongewenste ontwikkelingen plaats vinden. Op deze manier kan eventuele ecologische schade worden beperkt tot één gebied.

5 Conclusie en aanbevelingen

Door een gebrek aan planning is de fysiek-ruimtelijke inrichting van Paramaribo niet aangepast aan de groei die de stad de afgelopen jaren heeft gekend. Een aantal problemen die zich nu voordoen zijn: gebrek aan ruimte, structurele verkeerscongestie en frequent wateroverlast. Op dit moment is er sprake van urban sprawl: veel mensen vertrekken naar het omliggende gebied. Ten zuiden van Paramaribo, richting Lelydorp beginnen zich nu dezelfde problemen voor te doen. De Indira Gandhiweg tussen Paramaribo en Lelydorp loopt regelmatig vast en de prijzen voor onroerend goed zijn aan het stijgen.

Om de ontwikkelingen die zich voordoen in Suriname te kunnen accommoderen en te voorkomen dat zich dezelfde problemen voor gaan doen zoals in Paramaribo is onderzocht wat de verdere ontwikkelingsmogelijkheden zijn naar het zuiden, richting de luchthaven Zanderij. Dit gebied kent een grote ontwikkelingspotentie door de aanwezigheid van de luchthaven en het is hoger gelegen wat de kans verkleint op overstromingen bij een mogelijke zeespiegelstijging de komende jaren. Deze ontwikkelingspotentie is verder onderzocht aan de hand van het planningsconcept ontwikkelingscorridor, omdat het gaat om een infrastructurele verbinding tussen twee belangrijke knooppunten: de hoofdstad Paramaribo en de luchthaven Zanderij.

De centrale vraag die is geformuleerd voor dit onderzoek is:
In hoeverre is corridorontwikkeling op regionaal niveau een valide mogelijkheid om de problemen die zich voordoen in Paramaribo op te lossen met inachtneming van de natuur van Suriname?

Om deze vraag te beantwoorden is deze opgedeeld in drie deelvragen. Deze drie deelvragen zullen hier beantwoord worden. De eerste deelvraag luidt:

1) *Wat zijn de voorwaarden voor het toepassen van het planningsconcept ontwikkelingscorridor?*

Het planningsconcept ontwikkelingscorridor kan worden toegepast als instrument om economische ontwikkeling in een regio te stimuleren en te voorkomen dat er op een andere ongewenste plek ontwikkelingen plaatsvinden. Een corridor is een infrastructurele verbinding tussen twee knooppunten. De bereikbaarheid is een belangrijke factor voor succes, dit kan worden verbeterd door de aanleg of de verbetering van een snelweg of bijvoorbeeld door een verbeterde openbaar vervoerverbinding. Vaak is corridorontwikkeling een regionale ontwikkeling en gaat het over bestuurlijke grenzen heen, gedecentraliseerde taken kunnen daarom een negatief effect hebben op corridorontwikkeling.

De voorwaarden voor succesvolle corridorontwikkeling zijn:

1) Economische voorwaarden:

Het gebied dient een economische groei te kennen, het moet rendabel zijn voor de investeerder om deze regio te verkiezen boven een andere regio. Verder dient het een gunstige ligging te hebben in het (inter-)nationale infrastructuurnetwerk.

2) Institutionele voorwaarden:

Het is belangrijk dat de instellingen die verantwoordelijk zijn voor het grondgebruik en voor de infrastructurele ontwikkelingen samenwerken. Verder dient er bestuurlijke coordinatie te zijn omdat corridorontwikkeling over administratieve grenzen heen gaat. Er dient de nodige capaciteit te zijn voor het uitwerken van de plannen.

3) Fysieke voorwaarden en transportcondities

Er dient een functionele connectie te zijn tussen de knooppunten en er dienen vervoersopties te zijn zodat de corridor toegankelijk en bereikbaar is voor de gebruikers. Het is belangrijk om dit af te stemmen op de ontwikkelingen die plaats kunnen vinden op de lange termijn zodat er geen verkeerscongestie in de toekomst optreedt. Er dient ruimte te zijn voor de infrastructurele ontwikkelingen en de economische ontwikkelingen, zoals voldoende grond voor bedrijvigheid en woningen.

4) Overige voorwaarden

Het gebruik van openbaar vervoer dient gestimuleerd te worden onder de bewoners. Verder is het voor de investeerders van belang dat er op lange termijn een duidelijk plan wordt opgesteld. Zodat stabiliteit in de zonering gegarandeerd wordt. Een mix van grondgebruik is belangrijk om het gebruik door de consument te optimaliseren.

Om de interactie tussen de twee knooppunten te bevorderen is de ontwikkeling van het vliegveld als knooppunt van belang. De ontwikkeling van multifunctionele activiteiten vergroten het gebruik van de luchthaven. Het is hiervoor van belang dat een vliegveld een goede transportverbinding heeft. Om het aantal vluchten uit te breiden kan het toerisme een belangrijke drager zijn. Om te voorkomen dat deze ontwikkeling ten koste gaat van de natuur kan worden ingezet op ecotoerisme. De overheid kan hiervoor een beleid opstellen.

Publiek-private samenwerking is een manier om corridorontwikkeling in gang te zetten. Via deze samenwerkingsvorm kunnen er partijen gezocht worden die bereid zijn om te helpen in het uitvoeren van het plan en partijen die financieel willen participeren in het project. Bij het ontwikkelen van een corridor dient er volgens een duurzaam principe gepland te worden, zodat er op een verantwoorde manier om wordt gegaan met de ruimte die gebruikt wordt voor de corridor. Wanneer de corridor compact gepland wordt is er ook meer draagvlak voor het creëren van een openbaar vervoer verbinding, waardoor kan worden voorkomen dat het autoverkeer in grote mate toeneemt.

De tweede deelvraag is:

2) *Wat zijn de kenmerken van het onderzoeksgebied Paramaribo - Zanderij? Wat zijn de ruimtelijke functionele mogelijkheden en beperkingen van de regio (sterktes en zwaktes)?*

Het onderzoeksgebied kenmerkt zich door de twee grote knooppunten. Ten noorden, aan de kust gelegen, de hoofdstad Paramaribo met ongeveer 240.000 inwoners en veertig kilometer ten zuiden daarvan het vliegveld Zanderij. De twee knooppunten zijn verbonden via de Indira Gandhiweg die

overgaat in de JFK Highway. Deze weg loopt langs Lelydorp en loopt regelmatig vast door het verkeer. Ten oosten daarvan loopt de Martin Luther King weg, deze weg loopt vanaf Paramaribo naar het stuwmeer. Beide zijn tweebaanswegen. Het openbaar vervoer is onvoldoende ontwikkeld, er is geen directe verbinding tussen Paramaribo en Zanderij, daardoor is het autogebruik hoog. Er is veel sprake van interconnectiviteit tussen de twee knooppunten. In het kader van de decentralisatie zijn steeds meer zaken overgeheveld naar de districtscommissariaten. Het onderzoeksgebied beslaat drie districten: Paramaribo, Wanica en Para.

In de hoofdstad Paramaribo is er door het dichtmaken van kreken veel sprake van wateroverlast bij hevige regenval. De afwatering is de stad is slecht aangelegd. Verder is de economie in grote mate afhankelijk van natuurlijke hulpbronnen. Er is sprake van een onvoldoende opgeleide beroepsbevolking en het ondernemersklimaat is niet goed. Het vliegveld kent echter capaciteit voor uitbreiding. Met de huidige landingsbaan kan het vliegveld nog veel meer verbindingen aantrekken. Ook zijn de ontwikkelingen op het gebied van multifunctionele activiteiten de laatste jaren verder ontwikkeld. Zo is er in 2012 een nieuw dienstencentrum geopend met winkels. Het toerisme heeft de afgelopen jaren een flinke toename gekend. De toeristen komen op dit moment vooral uit Nederland en er is potentie om de markt in Europa en Noord-Amerika verder aan te boren.

De derde deelvraag die centraal staat in dit onderzoek is:

3) *In hoeverre kan de regio Paramaribo - Zanderij voldoen aan de voorwaarden voor het ontwikkelen van een ontwikkelingscorridor?*

Wanneer we de economische voorwaarden voor corridorontwikkeling bekijken, staat de regio er niet heel slecht voor. Er is sprake van economische groei, de regio kent een gunstige ligging in het (inter)nationale infrastructuurnetwerk en de corridor zal niet direct concurrerend zijn met de huidige knooppunten, maar biedt ruimte aan verdere uitbreiding en ontwikkeling van de regio. Aan de institutionele voorwaarden, die van belang zijn voor het slagen van de corridorontwikkeling, wordt (nog) niet voldaan. De decentralisatie van taken naar de districten maakt het lastiger om een eenduidige visie ten aanzien van gebiedsontwikkeling op te stellen. Het is hiervoor van belang dat er samenwerking en overleg plaats vindt tussen de verschillende districten en ministeries. Op dit moment ontbreekt het aan bestuurlijke coördinatie.

De ontwikkelingen die op dit moment plaats vinden op het gebied van infrastructuur zijn zeer gunstig voor de ontwikkelingscorridor tussen Paramaribo en Zanderij. Op dit moment is de verbinding via de JFK-highway, die overgaat in de Indira Ghandiweg niet optimaal te noemen, het verkeer loopt vast en er zijn geen mogelijkheden tot uitbreiding. Een alternatief wordt geboden door het uitbreiden van de Martin Luther Kingweg en het maken van een aansluiting met het vliegveld Zanderij. Dit zal de bereikbaarheid vergroten en creëert potentie voor de ontwikkeling van het gebied dat aan deze weg ligt. Om de bereikbaarheid nog meer te vergroten kan er worden ingezet op uitbreiding en verbetering van het openbaar vervoer netwerk tussen Paramaribo, Zanderij en de corridor. Dit gebied is ideaal voor corridorontwikkeling, echter voordat dit verder kan worden uitgewerkt dient er onderzoek gedaan te worden naar de grondposities in het gebied. Daarna kan er een visie worden uitgewerkt voor het gebied, waarna via zonering gebieden kunnen worden aangewezen voor de

ontwikkeling van bedrijvigheid en industrie, winkels, wonen. Deze zonering geeft investeerders zekerheid voor de lange termijn, waardoor ze eerder bereid zijn om investeringen te doen.

Het vliegveld heeft een grote ontwikkelingspotentie omdat zij met de huidige landingsbaan ruimte heeft om aanzienlijk meer vluchten te ontvangen. Het aantal vliegconnecties is de laatste jaren toegenomen en de SLM is bezig meer vliegconnecties te ontwikkelen, ook zijn er andere partijen bezig om meer vliegconnecties te ontwikkelen. De ontwikkeling van de luchthaven kent de afgelopen jaren een toename en verbetering van de aanwezigheid van horeca en winkels, zo is er onlangs een nieuw dienstencentrum geopend. Luchthavenbeheer is bezig met het zoeken naar een mogelijkheid om een taxibaan aan te leggen en het verhogen van de veiligheidsnormen zodat Zanderij aan de internationale standaarden kan gaan voldoen. Een goede verbinding via openbaar vervoer zou de ontwikkeling van de luchthaven ten goede komen. Er is geen tegenstand tegen de verdere groei en ontwikkeling van de luchthaven.

Een andere drager voor het aantrekken van meer vliegconnecties naar Suriname is de verdere ontwikkeling van het ecotoerisme. Het toerisme kent de afgelopen jaren een flinke toename. Om te zorgen dat het toerisme zich ontwikkelt zonder ten koste te gaan van de natuur die Suriname rijk is, is beleid op te stellen voor ecotoerisme. Op dit moment kent Suriname geen keurmerk voor ecotoerisme en is er nog geen toerismewet. Het Ministerie van Toerisme, Communicatie en Transport is bezig met het opstellen van de toerismewet. Verder moet de capaciteit voor het ontvangen van toeristen worden vergroot.

Om de corridor te ontwikkelen en te financieren kan publiek-private samenwerking een oplossing bieden. Er zal verkend moeten worden door middel van een actoranalyse welke partijen er willen meewerken en participeren aan deze ontwikkeling. Het gebrek aan bestuurlijke coördinatie en conflicterende belangen vormen hierbij een grote uitdaging. Het opstellen van een structuurvisie bieden verschillende participerende partijen zekerheid en duidelijkheid.

Met een structuurvisie waarin een langetermijnvisie centraal staat, kan corridorontwikkeling een goed concept zijn om bij te dragen ruimtelijk economische ontwikkeling van Suriname. Wanneer deze ontwikkelingen worden toegewezen aan een bepaald gebied kan worden voorkomen dat er ongeplande ontwikkelingen plaats vinden op minder gewenste locaties. Hiermee wordt direct een bijdrage geleverd aan de duurzame ontwikkeling van Suriname. Omdat er één gebied wordt aangewezen waar deze ontwikkelingen plaatsvinden, zal de eventuele ecologische schade worden beperkt tot dat gebied. Daarnaast zal er meer draagvlak zijn voor het verbinden van deze regio via openbaar vervoer, ter voorkoming van een toename van het autoverkeer.

Uit dit onderzoek is gebleken dat het planningsconcept ontwikkelingscorridor een goed instrument is om de ontwikkelingen die gaande zijn in een bepaald gebied in kaart te brengen en te toetsen. De ontwikkelingscorridor is schaalonafhankelijk wat de toepassing en de bruikbaarheid van het concept vergroot. De analyse voor corridorontwikkeling is toe te passen in de rest van de wereld. Volgens de analyse gaan alle ontwikkelingen dezelfde richting uit en kan de ontwikkelingscorridor worden ingezet om plannen te structureren. Deze strategie is echter alleen maar mogelijk bij een aanhoudende economische groei.

Bij een succesvolle implementatie van een ontwikkelingscorridor, zou het mogelijk kunnen zijn dat het gebied wel concurrerend wordt met de hoofdstad Paramaribo. De overheid zou zich van te voren af kunnen vragen of dit wel of niet gewenst is. Gezien de huidige problematiek in Paramaribo zou het zelfs wenselijk geacht kunnen worden om meer ontwikkelingen naar dit gebied te stimuleren om de hoofdstad te ontlasten.

Concluderend kan worden gesteld dat corridorontwikkeling een bruikbaar concept is om een veelheid van problemen die zich op dit moment voordoen in onderlinge samenhang op te lossen. Wanneer er wordt gekozen voor het tot uitvoering brengen van het planningsconcept ontwikkelingscorridor is het van belang om een gezamenlijke visie op te stellen waarbinnen alle overheidsinstellingen een stem hebben en kunnen participeren in het tot uitvoering brengen van dit plan. Deze gezamenlijke visie kan worden uitgewerkt in een structuurvisie, waarin voor de regio Paramaribo-Zanderij een duidelijk plan wordt opgesteld. Het planbureau heeft een duidelijke taak in het opstellen van een structuurplan in samenhang met andere ministeries. De structuurvisie kan dan worden gebruikt als leidraad voor de toekomstige ontwikkelingen in de regio en kan investeerders een duidelijk beeld geven van de plannen voor de lange termijn.

Literatuur

Balen, W.J. van (1957). Atlas van Zuid-Amerika. Elsevier, Amsterdam.

Batten, F. (1995). Network cities: creative urban agglomerations for the 21st century. *Urban studies.* Volume: 32, No: 2, pp. 313-327.

Berge, A. ten (1991). Similarities and differences in the development of the Guianese societies. In: Jeffrey, H. & Menke, J. (1991). Problems of development of the guianas. Paramaribo Anton de Kom Universiteit.

Bertolini, L .& Clercq, F. Le (2003). Urban development without more mobility by car? Lessons from Amsterdam, a multimodal urban region. *Environment and planning A.* Volume: 35, pp. 575-589.

Bertolini, L. & Dijst, M. (2003). Mobility Environments and network cities. *Journal of urban design.* Volume: 8, No: 1, pp. 27-43.

Bertolini, L. & Spit, T. (1998). Cities on rails. The redevelopment of railway station areas. London: Routledge.

Bhuiyan, A.H. (2011). The role of government for ecotourism development: focusing on east coast economic region. *Journal of social science,* Vol 7(4), pp: 557-564.

Boeije, H., Hart, H. 't & Hox, J. (2009). Onderzoeksmethoden. Boom onderwijs, achtste druk, 2009.

Bruijning, C.F.A. & Voorhoeve, J. (1977). Encyclopedie van Suriname. Amsterdam: Elsevier.

Bryman, A. (2008). Social research methods. Third edition. Oxford: Oxford University Press.

Campbell, L.M. (1999). Ecotourism in rural developing communities. *Annals of tourism research.* Volume: 26, No: 3, pp. 534-553.

Cetinel, F. & Yolal, M. (2009). Public policy and sustainable tourism in Turkey. *Tourismos: an international multidisciplinary journal of tourism.* Vol 4 (3), pp: 35-50.

Commissie Ruimtelijke Ontwikkeling Luchthavens, (2009). Mainport 2.0. Luchtvaart, luchthavens en de ruimtelijke economie van de regio in samenhang bezien. Januari 2009.

Dalhuisen, L. Hassankhan, M. & Steegh, F. (2007). Geschiedenis van Suriname. Zutphen: Walburg Pers.

Dijck, P. van (2001). Suriname, the economy. Prospects for sustainable development. Kingston: Ian Randle Publishers.

Doan, T.M. (2000). The effects of ecotourism in developing nations: an analysis of case studies.

Journal of sustainable tourism. Volume: 8, No: 4, pp. 288-304.

Dusseldorp, van D.B.W.M. (1963). Het centraplan voor Suriname. Some aspects of town and country planning in a developing country. Afdeling Sociologie en sociografie, niet westerse gebieden, Landbouwhogeschool, Wageningen, Nederland. Wageningen: H. Veenman & zonen N.V.

Gibbs, W. (1991) The changing world economy and the industrial development of Guyana and Suriname. In: Jeffrey, H. & Menke, J. (1991). Problems of development of the guianas. Paramaribo Anton de Kom Universiteit.

Gortzak, W. (2003). Nederland-Suriname: de herkansing. Amsterdam: Wiardi Beckman stichting en Mets & Schilt.

Graham, S. & Marvin, S. (2001). Splintering urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition. First edition. Routledge: New York.

Hidding, M.C. & Teunissen, A.T.J. (2002). Beyond fragmentation: new concepts for urban-rural development. Landscape and urban planning. Volume: 58, pp. 297-308.

Hunter, C. (2002). Sustainable tourism and the touristic ecological footprint. *Environment, development and sustainability.* Volume: 4, pp. 7-20.

IDB, (2011). IDB Country Strategy with The Republic of Suriname 2011-2015. Public document of the Inter-American Development Bank.

Landsheer, H, Hart, H. 't, Goede, M. de & Dijk, J. van (2003). Praktijkgestuurd onderzoek. Methoden van praktijkonderzoek. Wolters-Noordhoff B.V., Groningen, 2003.

Libosaba, C.M. (2009). Business or leisure? Economic development and resource protection. Concepts and practices in sustainable ecotourism. *Ocean and coastal management*. Vol: 52, pp 390-394.

Lutchman, H.T.J. (2002). Suriname. Landschappen, topografie, districten, economie en milieu. Ministerie van onderwijs en volksontwikkeling. Amsterdam: Stichting Leermiddelen en Leerprojecten.

Lutchman, H.T.J. (2007). Concept Eerste Nota Ruimtelijke Ordening. Interne Adviesnota Ministerie van ROGB. November 2007.

Lutchman, H.T.J. (2010). Verkavelingstop Groot-Paramaribo. De ware tijd. Ingezonden stuk. Drs. H.T.J. Lutchman. 31 december 2010. De ware tijd, Surinaams dagblad.

Maele, P. van (2009). Politieke decentralisatie in Suriname: op weg naar subsidiariteit onder impuls van de Inter-American Development Bank? Wetenschappelijke verhandeling. Universiteit Gent. Faculteit politieke en sociale wetenschappen.

Map data © OpenStreetMap contributors 2012. Gedownload op: 22 oktober 2012.

Marrian, B. (2001). Towards a general theory of corridor development in South Africa. Conference papers for the 20th South African Transport Conference: 'Meeting the transport challenges in Southern Africa'. South Africa, 16-20 July 2001.

Mason, J.B. (1974). Land use development patterns along an interstate highway corridor: An exploratory case analysis. Annals of regional science. Volume: 8, No: 1, 1974, pp. 139-146.

Menke, J. (1998). Restructuring urban employment and poverty. The case of Suriname. Academisch proefschift, Universiteit van Amsterdam. Paramaribo: SWI Press.

Mera, K. (1973). On the urban agglomeration and economic efficiency. *Economic development and cultural change.* Volume: 21, No: 2, 1973, pp. 309-324.

Meunir, D. & Quinet, E. (2010). Tips and pitfalls in PPP design. *Research in transportation economics.* Vol: 30, pp. 126-138.

Microsoft Bing Maps 2012. Gedownload op: 22 oktober 2012.

Mol, A.P.J., Mol. J.H. & Vliet, B. van, (2004). Suriname schoon genoeg? Hulpbronnengebruik en milieubeschermijng in een klein Amazonegebied. Utrecht: van Arkel.

MOP, (2001). Meerjaren Ontwikkelings Programma 2001-2005 Groot Paramaribo [online]. Beschikbaar op het World Wide Web: http://www.surinaminfo.com/download/MOP094.pdf

Oswald, M.R. & McNeill, S. (2010). Rating sustainability: Transportation investment in urban corridors as a case study. *Journal of urban planning and development.* September 2010. pp. 177 -185.

Plas, G. van der (2012). SMASH: een grenzeloze visie. Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening. Nummer 6, 2012, pp. 22-23.

Priemus, H. & Zonneveld, W. (2003). What are corridors and what are the issues? Introduction to special issue: the governance of corridors. *Journal of transport geography.* Volume: 11, pp. 167-177.

Sanchit, R. (2006). Preliminary outline for a working draft of a national action programme concerning the UNCCD in Suriname. Ministry of Labour, Technological Development and Environment. Paramaribo, Februari 2006.

Sociaal-Economische Raad (1999). Startnota Ruimtelijke ordening en perspectievennota verkeer en vervoer. Publicatienummer 6, 18 juni 1999.

Stichting Algemeen Bureau voor de Statistiek (2011). Census profile on district level [online]. [Geciteerd 30 mei 2012]. Beschikbaar op het World Wide Web: <http://www.statistics-suriname.org>

Stichting Planbureau Suriname (2010). Structuur analyse districten 2003-2008. April 2010.

Stichting Planbureau Suriname (2012). Stichting Planbureau Suriname. Planning for a productive and caring society [online]. Beschikbaar op het World Wide Web: http://www.planbureau.net/

Stichting Toerisme Suriname (2012). Toeristische data in exelbestand verkregen bij interview met de heer Sleman van STS op woensdag 27 juni 2012.

Tordoir, P.P. (1993). Een nieuwe kijk op regionaal-economische ontwikkeling.

VROM-raad, (1999). Corridors in balans: van ongeplande corridorvorming naar geplande corridorontwikkeling. VROM-raad, Den Haag.

WCED (World Commission on Environment and Development) (1987). Our common future: The report of the world commission on environment and development. Oxford University Press, New York.

Wolting, B. (2008). PPS en gebiedsontwikkeling. Tweede geactualiseerde druk. Sdu uitgevers: Den Haag.

World Bank, (2010). Suriname Country Profile 2010. Enterprise Surveys. International Finance Corporation. World Bank Group.

Worldstat (2012). Population of Suriname [online]. [Geciteerd 23 maart 2012]. Beschikbaar op het World Wide Web: <http://en.worldstat.info/South_America/Suriname>

Zoete, P.R. (1997). Stedelijke knooppunten: virtueel beleid voor een virtuele werkelijkheid? Een verkenning van de plaats van indicatief rijksbeleid in de wereld van gemeenten. Proefschrift. Thesis publishers: Amsterdam.

Bijlage 1: Overzicht interviews

Naam	Functie	Locatie	Datum & tijd
De heer P. van Dijck	Universitair hoofddocent CEDLA	CEDLA - Amsterdam	Woensdag 25 april - 11.00 uur
De heer E.S. Grauwde	Districtssecretaris Para	Districtscommissariaat Para	Dinsdag 22 mei - 10.00 uur
De heer Drs. R. Jiawan	Districtscommissaris Wanica	Districtscommissariaat Wanica	Vrijdag 1 juni - 8.45uur
De heer E. Kuiper	Marketing Manager METS	METS Travel & Tours hoofdkantoor	Donderdag 14 juni – 9.00uur
De heer A. Zalmijn	Landbouwdeskundige	Ministerie van Landbouw	Donderdag 14 juni – 12.30uur
De heer R. Sanchit	Senior Advisor Planbureau - Land Use Planning	Planbureau	Vrijdag 22 juni – 11.00uur
De heer W. Jost	Wetenschapper en bewoner van Para	Thuis bij de heer Jost in Para	Maandag 25 juni – om 9.00uur
De heer H. Sleman	Waarnemend hoofd educatie & informatie STS	Stichting Toerisme Suriname	Woensdag 27 juni – 10.00uur
De heer T. Mendonca	Policy Advisor – Luchthavenbeheer J.A. Pengel Int. Airport	Planbureau	Woensdag 27 juni – 13.00uur
De heer R. Boeddha	Beleidsmedewerker Ministerie van TCT	Ministerie van Transport, Communicatie en Toerisme	Dinsdag 3 juli – 10.30uur
De heer C.B. Cairo	Onderdirecteur commerciële zaken SLM (Surinam Airways)	Hoofdkantoor SLM	Woensdag 4 juli – 10.00uur
Mevrouw L. Krishnadath	Onderdirecteur Ruimtelijke Ordening	Ministerie van Openbare Werken	Donderdag 12 juli – 8.30uur
Mevrouw L. Menke	Hoofd economische planning	Stichting Planbureau Suriname	Vrijdag 13 juli – 9.00uur
Mevrouw J. Kariodimedjo	Hoofd sociale planning	Stichting Planbureau Suriname	Vrijdag 13 juli – 10.00uur
De heer S.J. Soman	Onderdirecteur Droge Civieltechnische Werken	Ministerie van Openbare Werken	Maandag 16 juli – 9.00uur
De heer H.T.J. Lutchman	Consultant	Stichting Planbureau Suriname	Diverse interviews mei-juli 2012

Bijlage 2: Kaart onderzoeksgebied A3 formaat