

Sint Eustatius (Caribisch Nederland), 7 augustus 2020.

Excellentie,

Als betrokken inwoner van Sint Eustatius (Statia) moet mij toch iets van het hart.

Na de verwoestingen van orkaan Irma in 2017 bleek wederom hoe afhankelijk Saba en Sint Eustatius zijn van Sint Maarten. De roep om minder afhankelijkheid van de infrastructuur en transportmogelijkheden van Sint Maarten nam na Irma dan ook weer toe.

Vooraf bestaat behoefte aan betaalbare luchtverbindingen met omliggende eilanden maar ook een directe luchtverbinding met Curaçao en - vooral - met Bonaire. Laatstgenoemd eiland maakt immers deel uit van de groep BES-eilanden en er zijn veel overkoepelende RCN-instanties gevestigd.

Een initiatief met de "CN-express" heeft indertijd volgens mij prima gefunctioneerd met tweemaal per week een rechtstreekse vlucht naar Curaçao en tweemaal per week een rechtstreekse vlucht naar Bonaire. Vooral het aspect "rechtstreeks" leverde heel veel tijdswinst op: een reistijd van ca. vijf kwartier indien rechtstreeks wordt gevlogen en een reis- (incl. wacht)tijd van ca. vier uur wanneer via Sint Maarten wordt gevlogen.

De ticketprijzen voor het rechtstreekse traject waren ongeveer gelijk aan die van Insel-Air en Winair voor de niet-rechtstreekse vluchten vanaf Sint Eustatius en Saba via Sint Maarten (soms zelfs via de Dominicaanse Republiek).

RCN stelde zich initieel positief op tegenover deze rechtstreekse vluchten en er was een garantiestelling voor een zeker aantal stoelen. Om een nimmer publiek gemaakte reden zijn deze "CN-express"-vluchten gestaakt.

Enige tijd later was er een soortgelijk initiatief van "EZ-Air". Deze maatschappij heeft veel ervaring met het transport van zieken. Wederom initieel instemmende geluiden bij RCN en een contract voor tien stoelen per vlucht met tweemaal per week een vliegdienst tussen Saba, Sint Eustatius en Bonaire. Vreugde alom!

Helaas, zo ver is het nooit gekomen want opeens werd alles anders: er was nog steeds Insel-Air (deze maatschappij is later failliet gegaan) en er was Winair. RCN leek er de voorkeur aan te geven om Winair te laten vliegen, maar dan wel via Sint Maarten en Curaçao.

*Noot: Het is algemeen bekend en op ervaring gebaseerd dat zowel Winair en Insel-Air veel vertraging in hun dienstverlening kenden. Geregeld waren er zelfs geen vluchten.*

*Noot: Een overweging met een kosten-batenanalyse is nimmer openbaar gemaakt.*

*Noot: De eertijds (namelijk bij Irma) gemaakte afweging om (meer) onafhankelijkheid van Sint Maarten na te streven, is inmiddels volledig op de achtergrond geraakt.*

In de huidige tijd is de hele wereld, dus ook de onze, beïnvloed door het coronavirus. De reguliere diensten naar Sint Maarten zijn er niet; je bent afhankelijk van dure charters (die je zelf moet regelen) of van vluchten met privévliegthuigen.

De BES-bubble wordt geïntroduceerd: Bonaire, Sint Eustatius en Saba zijn zo goed als coronavrij dus tussen die eilanden kan vrij gereisd worden. Dat klinkt goed maar er zijn helemaal geen vluchten tussen deze eilanden! Kortom, een plan dat uitsluitend op papier kan bestaan en niet in de werkelijke wereld.

Het eerdergenoemde "EZ-Air" is inmiddels ingezet voor regulier en periodiek vervoer per jet van patiënten van en naar de benedenwindse eilanden, waaronder Bonaire. Het lijkt me dat deze maatschappij dan ook gemakkelijk kan worden ingezet voor vluchten ten behoeve van het algemene publiek van de BES-eilanden (die zich immers alle per definitie binnen de zgn. BES-bubble bevinden).

Een bijkomend maar niet onbelangrijk voordeel is dat inwoners van Sint Eustatius en Saba op deze manier gemakkelijk aansluiting kunnen maken met de KLM-vluchten tussen Bonaire en Amsterdam. Je bent in één klap weer onafhankelijk van de infrastructuur van Sint Maarten en nu Sint Maarten opengesteld is voor toeristen uit de Verenigde Staten (met een hoog coronarisico) kunnen de inwoners van de BES-eilanden zonder al te veel quarantainebeperkingen via Bonaire naar Europees Nederland vliegen.

Voor wat betreft de over het algemeen dure vliegverbindingen in deze regio wil ik nog opmerken dat het voor de Nederlandse overheid toch geen grote stap hoeft te zijn om - net als Frankrijk dat doet met haar Landen en Gebieden Overzee - deze vluchten te zien als publiek transport en dienovereenkomstig van overheidswege te subsidiëren.

*Noot: Ik refereer hier aan het SEO-rapport "Connectiviteit Caribische deel van het Koninkrijk" van 30 juli 2018 (ISBN 978-90-6733-938-4).*

De vergelijking zal niet helemaal opgaan maar in een zeker opzicht is het verkeer tussen Den Helder en Texel, tussen Harlingen en Vlieland en Terschelling, etc. vergelijkbaar met het transport tussen de BES-eilanden (en Sint Maarten). En verder denkend over financiering: als het ferryproject dat zomaar ineens uit de lucht is komen vallen (in uw voortgangsrapportage van 29 mei jl) zou worden geannuleerd dan vallen fondsen vrij die veel beter tot hun recht komen in deze vliegverbindingen.

Ervaringen in eerdere jaren hebben geleerd dat een ferry op de lange duur gewoon niet levensvatbaar is: de reistijd is te lang, de tickets te duur (ok, die zou je kunnen subsidiëren) en de eilandbewoners proberen over het algemeen het varen op open zee te vermijden. Bovendien is er weer de (structureel ongewenste) afhankelijkheid van Sint Maarten. Als u over andere informatie beschikt aangaande deze behoefte aan ferrytransport dan hoop ik dat u die ook publiek kan maken.

Met belangstelling zie ik uit naar uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Mia van Deelen, Sint Eustatius.

E        goeiemie@gmail.com

*cc: Commissie Koninkrijksrelaties van de Tweede Kamer*

*cc: Deze brief zal ik als open brief - in het Nederlands en in het Engels - publiceren op Facebook; op Sint Eustatius is dat immers een tamelijk algemeen gebruikt communicatiemiddel.*