

Onderwerp: Connectiviteit Caribische deel van het Koninkrijk

Van: Jan Meijer en Mia van Deelen <jhtm.nl@gmail.com>

Datum: 08-03-19 19:39

Aan: cie.kr@tweedekamer.nl, cie.iw@tweedekamer.nl, cie.vws@tweedekamer.nl

Geachte voorzitter en leden van de Commissie Koninkrijksrelaties, de Commissie Volksgezondheid, Welzijn en Sport en de Commissie Infrastructuur en Waterstaat,

Met belangstelling heb ik deze week kennis genomen van de hoofdlijnen van het rapport "[Connectiviteit Caribische deel van het Koninkrijk](#)". De hierin gestelde aanbeveling om in deze regio - ik woon en werk op het Bovenwindse eiland Sint Eustatius - het vliegtransport in te richten als openbaar vervoer (het rapport spreekt van PSO's) spreekt mij vanzelfsprekend zeer aan. Ik zou bijna willen zeggen: *doen! per morgen graag!*

Vanuit de afbakening die is gehanteerd (en die, zo lees ik, is ingegeven door de Expertgroep Connectiviteit Caribische delen van het Koninkrijk) is het begrijpelijk dat de verbindingen *tussen* de Bovenwindse Eilanden en de Benedenwindse Eilanden niet veel aandacht krijgen. Enige aandacht bestaat voor de verbinding SXM-CUR, maar dat is het dan ook. Juist vanuit de bestuurlijke 'constructie' die Caribisch Nederland nu eenmaal is, zou een *structurele* vliegverbinding tussen Saba en Sint Eustatius enerzijds en Bonaire anderzijds volgens mij eigenlijk vanzelfsprekend (moeten?) zijn. Om die reden zou ik dan ook willen pleiten voor de inrichting van juist deze *structurele* vliegverbinding. Hierover heb ik recent - 8 februari jl. - in een mail aan u, althans aan de Commissie Koninkrijksrelaties, onderstaand geschreven:

[...]

De orkaan Irma maakte in 2017 iedereen er weer eens van bewust dat de afhankelijkheid van Sint Maarten voor de kleine eilanden Saba en Sint Eustatius wel heel erg groot en kwetsbaar is. Er werden toen geluiden vernomen van de noodzaak van een grotere diversiteit in verbindingen en in aankoop- en bevoorradingslijnen. Die geluiden zijn weer verstomd en de afhankelijkheid van Sint Maarten is weer groot, als vanouds. Er was even sprake van directe luchtverbinding met Bonaire (met de CN Express) maar daarover wordt nu niets meer vernomen. De indruk bestaat dat de Nederlandse overheid (incl. RCN) helemaal niets wil doen om de monopoliepositie van Winair te doorbreken teneinde de mobiliteit met de omgeving te vergemakkelijken. Ook hier geef ik u (in de volgende alinea) een mogelijke doorkijk mijnerzijds op de langere termijn.

Noot: BES-reporter meldt op 16 januari dat Saba zich wil laten adviseren om de bereikbaarheid (bijvoorbeeld voor toeristen) te vergroten en te vergemakkelijken. Dit bericht heb ik onmiddellijk nadat ik er kennis van had genomen onder de aandacht gebracht van de regeringscommissaris teneinde te bezien of hieromtrent met Saba kan worden samengewerkt. Van de zijde van het bestuur heb ik in hun reactie slechts vernomen dat het "is opgepakt". Wat dat in concreto betekent weet ik niet.

Terug naar de doorkijk op de langere termijn. Zonder nader onderzoek hiernaar te hebben gedaan vermoed ik dat twee groepen van telkens weer terugkerende passagiers voor de luchtverbindingen zijn te onderkennen. Zo is er het overheidspersoneel (RCN) met een hoofdvestiging in Bonaire en nevenvestigingen in Saba en Sint Eustatius. Geregeld wordt er door dit personeel heen en weer gevlogen en meer dan eens gaat dat gepaard met veel vertragingen en omwegen. Het klinkt cynisch om vast te stellen dat het bijna sneller is om vanaf Sint Maarten via

Amsterdam Bonaire te bereiken dan rechtstreeks of via Curaçao. Het lijkt alsof Winair onvoldoende winst kan maken op een directe verbinding tussen Sint Eustatius/Saba enerzijds en Bonaire anderzijds. Niet-rationele verdienmodellen (ik probeer hier het begrip 'mogelijke zelfverrijking door topbestuurders' te vermijden) lijken een rationele benadering in de weg te staan.

Een tweede groep van geregeld terugkerende passagiers zijn patiënten die op kosten van ZVK naar behandelcentra elders worden gebracht. Een belangrijke bestemming daarbij is Colombia: veel specialistische contracten zijn gesloten met Colombiaanse gezondheidsorganisaties. Ook hier heb ik niet echt onderzoek naar gedaan en ik ben ook niet deskundig in het medisch domein maar het komt mij voor dat de in Bonaire, Curaçao en Aruba werkzame artsen - die naar ik vermoed veelal in Nederland zijn opgeleid - niet slechter zullen zijn dan hun Colombiaanse collega's. Is het dan niet een efficiëntere aanwending van publieke middelen om zoveel mogelijk gebruik te maken van gezondheidsorganisaties op de Nederlandse Benedenwindse eilanden in plaats van die in Colombia? Ook het taalprobleem - niet iedereen beheerst nu eenmaal het Spaans - wordt op die manier het hoofd geboden en ook de begeleiding door familie is mogelijk minder intensief en dus goedkoper. In de vigerende praktijk gaat immers een familielid mee om de patiënt te begeleiden; ik vertel u vast geen geheim wanneer ik opmerk dat rond de kerstperiode de door ZVK bekostigde bezoeken aan Colombia een piek kennen omdat het nu eenmaal aardig is om daar de kerstinkopen te doen. Kortom wanneer ook deze passagiersstroom wordt "omgeleid" van Colombia naar Bonaire/Curaçao/Aruba dan kan het haast niet anders dat ook voor Winair (of een andere vluchtmaatschappij) deze vluchten kosteneffectief zullen zijn of worden. Een gezamenlijke inspanning van MinVWS, MinBZK en RCN zou mijns inziens hierin toch effectief moeten kunnen zijn.

[...]

Aanvullend op deze tekst denk ik momenteel aan de recente, financieel georiënteerde ontwikkelingen rondom Insel Air en de internationale vliegvelden op Sint Maarten en Bonaire die mijns inziens alle nopen tot een vergroting/verbreding van de diversiteit in luchtverbindingen in de Caribische regio.

Graag geef ik uw Commissie in overweging om de aanbeveling uit het rapport "Connectiviteit Caribische deel van het Koninkrijk" te onderschrijven en een *structureel* publiek (vlieg)transport functie naar het model van de PSO (Public Service Obligation) in te doen richten tussen de drie eilanden van Caribisch Nederland.

Mijn overweging om u aan te schrijven is ingegeven door de volgende gedachten:

- de *Commissie Koninkrijksrelaties* vanwege haar coördinerende rol in het interdepartementaal overleg alsook bij de organisatie van de RCN;
- de *Commissie Infrastructuur en Waterstaat* omdat het onderwerp 'luchtverbindingen' behoort tot het beleidsterrein van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat;
- de *Commissie Volksgezondheid, Welzijn en Sport* omdat de doeltreffende en doelmatige organisatie van het Zorgverzekeringskantoor Caribisch Nederland (ZVK) beleidsmatig een verantwoordelijkheid betreft van het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.

Met vriendelijke groet,

Ir. J.H.T. (Jan) Meijer MBA,
Bellevue Road 4, Upper Round Hill,

Sint Eustatius, Caribisch Nederland,
bijna vijf jaar werkzaam en woonachtig op Sint Eustatius.