

Geachte voorzitter en leden van de Commissie Infrastructuur en Waterstaat,

Met belangstelling nam ik recent kennis van de Luchtvaartnota 2020-2050 en de bijbehorende Uitvoeringsagenda. Ik kende het fenomeen niet maar ik lees dat een dergelijke nota houvast geeft en een koers uitzet. Zoiets kan natuurlijk nooit kwaad: wat dat betreft zou een nota over menig ander domein wellicht een goede overweging zijn. De vorige Luchtvaartnota - ik wist dat niet - dateerde alweer van 2009 en kennelijk - zo is besloten - werd het tijd de koers en het houvast te actualiseren. Met betrekking tot de beoogde tijdshorizon trok ik mijn wenkbrauwen even op: wie kan nu dertig jaar verder in de toekomst kijken...? Maar goed, om een richting bepalen teneinde ontwikkelingen te duiden en in te passen, is dat wellicht wel een juiste handelswijze.

Gegeven mijn woonplaats - Sint Eustatius, Caribisch Nederland - toonde ik met name aandacht voor hetgeen over deze regio stond vermeld in de Luchtvaartnota. De eerlijkheid gebiedt mij te zeggen dat mijn verwachting niet groot was maar ik kwam (gelukkig!) bedrogen uit. Caribisch Nederland wordt wel degelijk geadresseerd in zowel de Luchtvaartnota alsook in de bijbehorende Uitvoeringsagenda.

In de Luchtvaartnota lees ik dat de Rijksoverheid tot op heden de portemonnee trok wanneer het ging om een optimalisatie van een Caribisch Nederlands vliegveld. Hoewel ik het er niet zo concreet zie staan - immers, er vlak boven staat dat de eilanden zelf verantwoordelijk zijn voor de eigen (internationale) luchthaven - wordt maatwerk voorzien. Ik wil hier begrijpen dat *wat* er moet gebeuren in elk geval geschiedt in samenspraak met de openbare lichamen, en wordt gefinancierd door de Rijksoverheid. Ik lees voorts dat er in de aanloop van deze Luchtvaartnota een participatietraject heeft plaatsgevonden met bewoners, bedrijven, organisaties en bestuurders op de eilanden. Ik weet niet op welk abstractieniveau deze uitspraak geldt, maar op het niveau van individueel eiland (i.c. Sint Eustatius) heeft er in elk geval geen betrokkenheid van de bewoners plaatsgevonden, anders was ik zeker aanwezig geweest bij een dergelijk overleg.

Diversificatie in aanbod

In eerdere brieven heb ik al eens uiteengezet dat het belang van goede luchtverbindingen door mij absoluut wordt onderschreven. Sterker, er zijn geen andere verbindingen! Daar waar de nota spreekt van het belang van frequente en betaalbare verbindingen, meen ik echter vast te stellen dat in het geval van Sint Eustatius (en volgens mij ook in het geval van Saba) zulks moeizaam samengaat met de inzet van de monopolist Winair. Een monopolist denkt immers helemaal niet in termen van (frequent en) betaalbaar.

Om hierover in vrijheid te kunnen discussiëren (en beleid te bepalen) moet in elk geval de last van directe betrokkenheid worden weggenomen. Ik doel hier op het eigenaarschap van Winair dat bij twee partijen is belegd: Nederland en Sint Maarten. Het aandeel van Nederland is slechts gering maar het eigenaarschap belemmert een (vrije) discussie die mogelijk als bedreigend kan worden ervaren door Winair. Immers het model met een open en vrije concurrentie in de markt biedt de bevolking de meeste garantie op een betaalbare dienstverlening die past bij de klant, maar deze open en vrije concurrentie is (mogelijk) niet in het belang van de monopolist Winair. Vooralsnog lijken discussies waarin ook andere partijen dan Winair de dienstverlening kunnen aanbieden dan ook taboe. In het verleden hebben zich wel proefnemingen voorgedaan (EZ Air, CN Express) maar die zijn tot op heden steeds een voortijdige dood gestorven (met name door toedoen van Nederland, of namens Nederland: door toedoen van de Rijksdienst Caribisch Nederland).

Ideeën zijn er altijd wel, maar er wordt niets gerealiseerd. Een - volgens mij - idee-met-potentie betreft een directe verbinding vanuit Saba en Sint Eustatius met Bonaire in plaats van met (of zelfs in plaats van via) Sint Maarten. Had orkaan Irma ons allen al niet geleerd dat de afhankelijkheid van Sint

Maarten te groot is en meer divers zou moeten zijn? ¹ Zelfs heb ik al eens een reguliere dienstregeling gezien in een directe verbinding tussen de drie BES-eilanden, maar verder dan een dienstregeling heb ik het nooit zien komen. Een dergelijke directe verbinding biedt mogelijkheden voor een effectievere en efficiëntere samenwerking tussen de drie Openbare Lichamen en ook biedt zij zicht op een alternatieve verbinding met de 'buitenwereld' (waaronder Europees Nederland).

Noot: Deze week ging iemand om medische reden van Sint Eustatius naar Bonaire. Het enige Nederlandse eiland in deze regio dat op die enkele reis - van meer dan zes uur - niet is aangedaan is Saba.

Lokale betrokkenheid bij exploitatie

Zoals Civiele Techniek en Logistiek van oorsprong militaire activiteiten waren die inmiddels volledig zijn ingebed in het 'normale' leven, vraag ik ook even uw aandacht voor de *Integrated Logistics Support*, ofwel de ILS. Bij de ontwikkeling van nieuw (militair) materieel is de ILS inmiddels een 'volwassen' *tak van sport* in de militaire wereld waarbij doeltreffende en doelmatige exploitatie [criterium is zo laag mogelijke levensduurkosten] wordt nagestreefd door een analyse van de verschillende faalvormen op basis waarvan preventieve en correctieve onderhoudstaken worden gedefinieerd die elk afzonderlijk weer worden geanalyseerd op benodigde ondersteuning in de meest brede zin (dus ook bijvoorbeeld de noodzaak aan opleidingen en testmaterieel). Een vergelijkbare denkwijze (waarin ontwerp, nieuwbouw en exploitatie in één visie worden samengebracht) zie ik in de wijze waarop in de bouwwereld zich ontwikkelen. Meer in het bijzonder denk ik aan DBFMO-contracten waarin Design, Build, Finance, Maintain & Operate in één contract worden 'samengenomen' gericht op betaling door de (ultieme) klant gedurende de exploitatieperiode (zoals ook tol wordt betaald voor een weg of brug).

Het gaat mij niet om met u te discussiëren over dit soort ontwikkelingen of project- dan wel contractvormen maar om het optimaal betrekken van de lokale ondernemers bij de nieuw- of verbouw, gevolgd door exploitatie van het vliegveld (op Sint Eustatius) in de meest brede zin dus inclusief de geïnstalleerde apparatuur, instrumenten en infrastructuur. Wil je daar de lokale ondernemers bij betrekken dan moet je tijdig investeren in de juiste opleidingen voor de daarvoor geschikte Statianen (dat zijn al snel opleidingen op aansturend HBO- en uitvoerend MBO4-niveau). Wellicht moeten zelfs ondernemingen daartoe worden opgericht maar dan moet je wel 'uitzicht' op (blijvend) werk bieden.

Wel, tot zover een bijdrage van mijn hand. Ik rond af maar niet zonder u veel wijsheid toe te wensen bij de te nemen beslissingen inzake de toekomst van (onder andere) Sint Eustatius, en dan met name inzake de mobiliteit en bereikbaarheid.

Met vriendelijke groet,

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

cc: Voorzitter en leden van de Commissie Koninkrijksrelaties

¹ Meer recent is wederom gebleken dat die afhankelijkheid (te) groot is. Sint Maarten is 'normaal gesproken' (de afhankelijkheid is er gewoon weer ingeslopen...) ook de locatie van ons 'streekziekenhuis'. Sint Maarten is gedurende de COVID19-pandemie tot heden een meer besmet gebied dan Sint Eustatius, dus Bonaire werd (met speciale vluchten gecharterd via EZ Air, *dat dan weer wel...*) noodgedwongen de locatie van ons streekziekenhuis. Wat mij betreft wordt dat de nieuwe 'normale' locatie van ons streekziekenhuis met overigens ook reguliere en directe verbindingen tussen Sint Eustatius (en Saba) met Bonaire. In dat geval kan terecht worden gesproken van een 'BES-bubble'.