

Geachte voorzitter en leden van de Commissies Koninkrijksrelaties, I&W, VWS en EZK ¹,

Met belangstelling nam ik kennis van de Kamerbrief (IENW/BSK-2020/259810 dd. 31 december 2020) waarin wordt gemeld dat Winair een hypothecaire lening van de Nederlandse regering krijgt aangeboden nadat de minister-president van Sint Maarten daarom heeft verzocht. De interinsulaire connectiviteit zou in direct gevaar komen. Koninkrijk.nu ² spreekt zelfs van *het redden van een faillissement*. Ook BES-reporter ³ spreekt van *het redden van Winair*.

In de Kamerbrief staat letterlijk "*Winair, de enige luchtvaartmaatschappij die verbindingen onderhoudt met alle zes de Caribische delen van het Koninkrijk, en de enige die een reguliere verbinding onderhoudt met Sint Eustatius en Saba,...*", waarbij ik dan denk: "*Is dat dan werkelijk een belangrijk argument?*". Ik doel hier op het feit dat alle zes de eilanden kunnen worden bereikt. Dat deze situatie aan de orde is, is het gevolg van een onverantwoorde (?) en ongebreidelde (?) ambitie van Winair (en/of van de regering van Sint Maarten) en minder van het passend maken van een aanbod op een vraag. De connectiviteit die door Winair nu wordt onderhouden geschiedt immers deels met toestellen die van andere organisaties (bijvoorbeeld Air Antilles) worden gehuurd ⁴. Ik kan mij niet onttrekken aan de indruk dat Winair en/of Sint Maarten gewoon op een te grote voet leeft/leven en zich eigenlijk weinig gelegen laat/laten aan wat nu eigenlijk de vraag aan connectiviteit is. En waar die lening dan voor nodig is, blijkt minder uit de brief; Winair komt gewoon te kort en weigert volgens mij zelf aan de kostenkant te snijden.

De Kamerbrief geeft de indruk dat zonder Winair de connectiviteit van de Nederlandse eilanden in de Caribische regio "helemaal in elkaar valt". Alsof maatschappijen als EZ Air, SXM Airways en Divi Divi Air er niet toe doen, en er alleen maar 'voor de fun' en zeker niet 'essentieel' zijn. Het komt mij echter voor dat wanneer je inzicht hebt in wat er gewenst is aan connectiviteit, je met de bestaande infrastructuur aan maatschappijen (materieel en personeel) een keurig plan zou moeten kunnen maken waarbij Winair gewoon een rol speelt in het regionale verkeer tussen de bovenwindse eilanden onderling (in brede zin: dus ook Sint Barths, Antigua, Sint Kitts and Nevis en Tortola).

Bij het bezien van wat er gewenst is aan connectiviteit (i.c. 'de vraag') valt het (niet alleen) mij op dat de constructie Caribisch Nederland inmiddels ruim tien jaar bestaat maar dat tot op heden geen aandacht is besteed aan de onderlinge connectiviteit tussen juist deze drie eilanden (Bonaire, Saba en Sint Eustatius). Dat Sint Maarten een belangrijke rol wil spelen bij het transport tussen deze eilanden is alleraardigst maar Bonaire behoort niet tot het vanzelfsprekende speelveld van Winair (gezien het beschikbare materieel). Het valt mij op dat een organisatie als EZ Air niet eens wordt genoemd als potentiële leverancier van connectiviteit. Een Bonairiaanse organisatie (*dus deel uitmakend van Caribisch Nederland!*) dat met eigen personeel en materieel het transport tussen

¹ Koninkrijksrelaties: vanzelfsprekend; I&W: het gaat om connectiviteit; VWS: ik betrek de zorgverlening bij de analyse; EZK: vanwege het vraagstuk "open concurrentie" versus "monopoliepositie"

² Zie <https://koninkrijk.nu/2021/01/01/nederland-redt-winair-van-faillissement/>

³ Zie <https://bes-reporter.com/index.php/2021/01/01/holland-provides-3-5-million-in-capital-to-save-winair/>

⁴ De verbinding tussen de boven- en benedenwindse eilanden wordt door Winair onderhouden met toestellen van een andere maatschappij in een zgn. wet-lease constructie. Voorwaarde voor zo'n constructie is dat Winair 'effective control and ownership' kan uitoefenen maar de geleasede toestellen zijn vreemd bij Winair, dus het voldoen aan deze voorwaarde lijkt mij op zijn minst twijfelachtig. Maar ja, het verzoek komt van de eigen regering dus dan knijpt de 'autoriteit' graag even een oogje dicht.

boven- en benedenwindse eilanden kan onderhouden en in samenwerking met - bijvoorbeeld - SXM Airways het transport tussen Sint Eustatius en Saba kan verzorgen.

Nee, in plaats daarvan wordt Winair telkens weer op het schild gehesen die *de facto* als monopolist acteert waardoor de prijzen voor de klant verre van vriendelijk zijn. De Nederlandse regering laat dit niet alleen gebeuren, zij stimuleert deze werkwijze zelfs! Door als mede-eigenaar van Winair concurrenten in dit speelveld te weren en - zoals nu - relatief gemakkelijk en goedkoop voor financiering te zorgen. Wanneer de Kamerbrief meldt "*denk aan ziekenvervoer*" (om toch vooral het multifunctionele aspect van de connectiviteit te illustreren) dan merk ik op dat juist het ZVK-transport (ten behoeve van mensen met een afspraak in het ziekenhuis) naar Bonaire al geschiedt door EZ Air. De zin "*Goed bereikbare eilanden dragen bij aan een spoedig herstel van de toerismesector, en daarmee aan de economie op de eilanden*", lijkt me dan ook de gotspe van het jaar. Hoewel de inhoud van de zin door mij absoluut wordt onderschreven is er de afgelopen tien jaar nauwelijks tot geen enkele beleidsontwikkeling waargenomen die doelen of activiteiten heeft verbonden aan de gewenste interconnectie van de BES-eilanden.

Door telkens maar weer met Winair op de proppen te komen wordt de afhankelijkheid van Sint Maarten steeds weer benadrukt terwijl het juist goed zou zijn wanneer de ontwikkeling van Sint Eustatius (en - ik denk - ook van Saba) zich onafhankelijk(er) van Sint Maarten zou plaatsvinden. Eén van de lessen die kort na het huishouden van orkaan Irma op Sint Maarten kon worden gehoord is dat de afhankelijkheid van Sint Maarten door Sint Eustatius en Saba zou moeten worden gemitigeerd. Immers, als Sint Maarten 'plat' ligt, dan functioneren Sint Eustatius en Saba ook 'niet' tot 'een stuk minder'. Niet alleen de bevoorrading werd in 2017 negatief beïnvloed, ook de verbindingen van Sint Eustatius (en Saba) met de buitenwereld (internet) verliep via de infrastructuur van Sint Maarten en functioneerde daardoor enige tijd niet.

Noot: Ook nu wordt de bedrijfsvoering op Sint Eustatius (en op Saba) gehinderd door de situatie op Sint Maarten. Het aantal COVID-19 gevallen is op Sint Maarten significant hoger dan op Sint Eustatius (en dan op Saba) dus voor een relatief simpel ziekenhuisbezoek volgt automatisch bij terugkeer een periode van quarantaine.

Noot: Wanneer een spoedgeval naar het ziekenhuis op Sint Maarten moet worden vervoerd dan geschiedt dat via het vliegveld op Sint Maarten, gevolgd door transport per ambulance, terwijl de helikopter ook rechtstreeks naar het ziekenhuis kan vliegen en landen op het naastgelegen parkeerveld (hetgeen natuurlijk aanzienlijk sneller is). Wat mij ter ore komt, is dat omdat anders het vliegveld (en daarmee de overheid) landingsgelden misloopt. Het welzijn van de patiënt staat in zo'n geval dus absoluut niet centraal. Tja...

Sprekend over helikoptertransport kan ik mij voorstellen dat helikopters ook kunnen bijdragen aan de toerismesector. Met een kleine hoeveelheid mensen een rondje boven de vulkaan vliegen lijkt me iets dat misschien niet de aanwezigheid van een helikopter rechtvaardigt maar wanneer een helikopter toch aanwezig is, lijkt me dit wel weer een extra bron van inkomsten. Van oudere mensen op het eiland (Sint Eustatius) verneem ik dat indertijd ook wel een "dagje" naar Sint Barths of Sint Kitts and Nevis kon worden gevlogen ('s-morgens heen, 's-avonds terug). Het lijkt me dat een helikopter ook hier uitstekende diensten kan vervullen.

In eerdere brieven heb ik al eens gesuggereerd dat additionele doelmatigheid kan worden verkregen wanneer ook de zorgverlening van Sint Maarten en - met name - Colombia wordt heringericht met een primaire functie van de zorgverlening op de benedenwindse eilanden. Vooral denk ik nu aan Bonaire (vanwege de BES-constructie) maar ook lijkt me het vanuit budgettair oogpunt verstandig wanneer niet aan Colombia wordt betaald voor 'zorg' maar aan Bonaire, Curaçao of Aruba voor diezelfde 'zorg'. Ik heb tot op heden nimmer goede argumenten vernomen waarom dit niet doelmatigheid-verhogend zou kunnen werken. In elk geval zal de bezetting van de vliegtuigen die de boven- en benedenwindse eilanden met elkaar verbinden erdoor worden verhoogd.

Ten slotte wil ik u graag intern strijdig overheidsbeleid voorleggen (teneinde de strijdigheid te elimineren). Enerzijds is er het dogma dat door verscheidenheid in het aanbod een prijs verlagend effect mag worden verwacht, anderzijds zie ik dat door de eigendomsconstructie van Winair (Sint Maarten en Nederland) geen verscheidenheid in aanbod wordt gewenst zodat een monopoliepositie voor Winair wordt bewerkstelligd/bevestigd. De brief van 31 december 2020 van de minister van Infrastructuur en Waterstaat bevestigt mijn observatie alleen maar. De laatste zin van de brief biedt wellicht een opening: er volgt immers nog informatie over de connectiviteit op lange termijn; het feit dat de Rijksoverheid, Sint Maarten en Winair hierover zullen spreken (en dus geen andere partijen) doet echter vermoeden dat ook hier geen wezenlijke verbeteringen te verwachten zijn.

Graag wil ik u in overweging geven om:

- EZ Air te betrekken bij de invulling van het connectiviteitsvraagstuk in de Caribische regio (de huidige connectie geboden door Winair tussen Sint Eustatius en Bonaire vereist dat je ten minste een week verblijft op het andere eiland: buitengewoon ondoordacht en kortzichtig);
- het daarheen te leiden dat ook op Sint Maarten de luchtvaart autoriteit zich onafhankelijk van de regering houdt aan de regelgeving in het algemeen en aan die ter zake van de wet-lease constructie in het bijzonder;
- de eigendomsconstructie van Winair te wijzigen (zodat Nederland geen aandeel hierin meer heeft) waardoor Nederland kan streven naar meer verscheidenheid in het aanbod van connectiviteit (i.c. meer concurrentie van Winair);
- de afhankelijkheid van Sint Maarten te mitigeren ten faveure van een goede verbinding met Bonaire;
- voor korte afstanden de structurele inzet van een helikopter te overwegen met dienstverlening aan de toerismesector;
- het ZVK-transport integraal te betrekken bij het vinden van de optimale oplossing van het connectiviteitsvraagstuk in de Caribische regio (met zorgverlening op de benedenwindse eilanden in plaats van in Colombia).

Met vriendelijke groet,

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

Cc: Regeringscommissaris op Sint Eustatius