

Sint Eustatius, 20 november 2021.

Geachte voorzitter en leden van de Commissie Koninkrijksrelaties,

Gisteren is er een enigszins heftige vergadering van de Eilandsraad over de ferry (Sint Kitts, Sint Eustatius, Saba, Sint Maarten en v.v.) en de alternatieve luchtverbindingen. De globale 'setting' is helder:

- De Eilandsraad zet in op betaalbare vliegverbindingen tussen de BES-eilanden (een aangenomen motie van 4 februari jl. heeft tot op heden niet tot enige (zichtbare) actie of (tussen)rapportage geleid).
- De regeringscommissaris heeft haar zinnen gezet op de ferryverbinding en verdedigt deze variant tegenover een zowaar redelijk hecht samenwerkende Eilandsraad. Kortom, een onderwerp dat ertoe doet waarbij de regeringscommissaris niet op voorhand van zins is om voor de bevolking op te komen of de Eilandsraad tegemoet te treden.

Daags vóór de Eilandsraadvergadering van vrijdag is in BES-reporter te lezen ¹ dat op Saba de oproep wordt vernomen om met de drie eilanden gezamenlijk er nu eens werk van te maken: van de onderlinge verbindingen tussen de BES-eilanden met inzet van EZ Air en SXM Airways.

Dan zijn we een dag verder. Op "Bonaire.nu" is vandaag het bericht ² te lezen dat Winair per 6 december a.s. weer (tijdelijk!) drie keer per week van Sint Maarten op Bonaire zal vliegen. Voorts zal de frequentie van vliegen op Sint Eustatius en Saba (tijdelijk!) worden verhoogd. Aan strategische zijde bij Winair ziet men de ferry natuurlijk als een concurrent en ook een mogelijk initiatief van de drie BES-eilanden ziet Winair niet vanzelfsprekend vriendschappelijk tegemoet. Vandaar hun inzet om spierballen te tonen en met een vluchten op Bonaire en een verhoogde frequentie op Sint Eustatius en Saba.

Dit soort acties van Winair hebben we eerder gezien en zijn over het algemeen tijdelijk van aard. Het is net als de bestrijding van het COVID19-virus. Een korte klap is wellicht voldoende, daarna kunnen we weer terug naar normaal. Het lijkt allemaal strategisch gericht op het behoud van het monopolie en het frustreren van initiatieven als ferry en alternatieve en concurrerende vluchtverbindingen. Het idee van concurrentie (met mogelijk klantvriendelijke prijsconsequenties) is Winair absoluut vreemd. Consolidatie van de eigen positie en verdrijving van concurrentie is het enige dat Winair nastreeft. Voor de goede orde: Winair onderhoudt de vluchten (van bovenwinds- naar benedenwinds en andersom) met geleasede en te grote vliegtuigen en delft in een normale concurrentiepositie naar verwachting het onderspit van de combinatie EZ Air SXM Airways. Maar er zijn natuurlijk nog meer krachten.

¹ <https://bes-reporter.com/dave-levenstone-ump-calls-on-island-governments-to-make-bes-air-connection-work/>

² <https://bonaire.nu/2021/11/20/winair-gaat-weer-drie-keer-per-week-op-bonaire-vliegen/>

De eigenaar van Winair is de overheid van Sint Maarten (ca. 92 procent) en de overheid van Nederland (ca. 8 procent). Hoe is de positie van Sint Eustatius ten opzichte van deze ontwikkeling? Ik kan mij de volgende twee scenario's bedenken:

- Winair en Sint Maarten komen zelf met deze strategische zet en Nederland weet van niets (dus ook staatssecretaris Knops weet zich verrast en de regeringscommissaris is eveneens onwetend). In dat geval zou ik denken dat Winair als vanouds grillig is in zijn gedrag, waarbij zij met deze "korte klap" initiatieven van de concurrentie hoopt te ontmoedigen waarna het spoedig terugvalt in het oude (en weinig klantvriendelijke) gedrag: alle vluchten via Sint Maarten, dure en minder frequente verbindingen naar Bonaire alsook naar Sint Eustatius. De opkomst en verval van de CN-Express geldt hierbij als het lichtende voorbeeld. De schuld zal worden gegeven aan de klant die niet massaal komt opdagen. Maar ja, zonder enige marketing en met een slechte mogelijkheid tot het kopen van tickets komt zelfs het beste marktalternatief niet of slecht van de grond.
- Winair en haar beide eigenaren (dus ook Europees Nederland) weten van deze ontwikkeling. Nederland is immers dé grote animator van de ferry (niet de eilanden Sint Eustatius of Saba) en wil helemaal niets weten van enige concurrentie. De ferry moet niet worden "aangevallen" door Winair, en al helemaal niet door een concurrent van buitenaf (zoals EZ Air en SXM Airways zal worden gezien). Het is Nederland en daarmee ook de regeringscommissaris er alles aan gelegen om niet te komen met alternatieven door de lucht: alle inzet is gericht op de ferry! Maar in dat geval maakt de regeringscommissaris zich schuldig aan iets dat in politiek Nederland gezien wordt als een politieke doodzonde: namelijk het achterhouden van relevante informatie.

Ik mag hopen dat de Sabaanse, Statiaanse en Bonairiaanse overheid erin zullen slagen elkaar te vinden in het op Saba vernomen, hernieuwd gelanceerde voorstel om met EZ Air en SXM Airways de verbindingen tussen de BES-eilanden duurzaam van de grond te krijgen. Voorts hoop ik dat deze verbindingen door Nederland kunnen worden voorzien van het predicaat "openbaar vervoer" (of als een PSO [public service obligation] zoals genoemd in het SEO-rapport "Connectiviteit Caribische deel van het Koninkrijk" [30 juli 2018]).

Aan U - Commissie Koninkrijksrelaties - de uitdaging om als een katalysator dit proces aan de praat te brengen en te houden. Wellicht door ook andere commissies van Uw Kamer (bijvoorbeeld van I&W: daartoe cc: geadresseerd) hierin te betrekken en te activeren. Waarvoor natuurlijk mijn grote dank.

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 Infrastructuur en Waterstaat