

Sint Eustatius, 8 mei 2022.

Geachte voorzitter en leden van de Commissie(s) Koninkrijksrelaties van Tweede en Eerste Kamer,

Net zoals in de reclame- en marketingwereld geldt ook hier - wat mij betreft - de kracht van de herhaling. Onderstaande boodschap is niet echt nieuw maar hij past wel in een patroon waarin de discussie over Caribisch Nederlandse ontwikkelingen steeds weer wordt aangehouden, in een fuik loopt of eerst van een studie moet worden voorzien. En om die reden pak ik toch weer mijn pen!

Voor de intereilandelijke connectiviteit heb ik al vele malen aandacht gevraagd. En ik trouwens niet alleen: de Eilandsraad van Sint Eustatius doet dat ook geregeld. Tot op heden blijft Den Haag echter doof en blind voor deze signalen. In al deze starheid is een alternatief voor de bestaande connectiviteit (gezien vanuit Sint Eustatius) waarin niet Winair voorkomt en evenmin de ferry, onbespreekbaar. De frequentie van vliegen neemt almaar af, de ticketprijs neemt almaar toe, alternatieven zijn denkbaar maar Den Haag blijft maar denken aan het instandhouden van Winair en aan het alternatief over het water.

Eerdere studies - ik denk bijvoorbeeld aan het SEO-document uit juli 2018 <sup>1</sup> - geven aan dat alternatieven over het water geen 'echt' alternatief zijn. Toen ik hier acht jaar geleden arriveerde, waren er verschillende (ik meen zelfs: vijf) vluchten per dag (!) tussen Sint Eustatius en Sint Maarten. De ticketprijs lag toen rond de 200 US dollar voor een retourtje. Momenteel wordt 'gestunt' met tickets van 325 US dollar terwijl in de zomer het aantal vluchten wordt 'opgekrikt' tot twee per dag. Vanaf augustus 2022 gaat Winair dan weer terug naar de laag-seizoen routine, die op zijn hoogst dus één vlucht per dag impliceert en dat niet eens elke dag.

Het wil op de een of andere manier niet goed doordringen tot het besef van onze ministers, staatssecretarissen en parlementariërs dat...

- het tarief schandelijk hoog ligt voor deze openbaar vervoer dienst (terwijl van alle problemen waarmee Sint Eustatius kampt, het armoedeprobleem het meest prominent aanwezig is);
- Winair slechts twee prioriteiten kent: Winair en Sint Maarten (vliegen op Sint Eustatius is in de optiek van deze twee partijen een kostenpost die zo goed mogelijk moet worden vermeden);

---

<sup>1</sup> Zie <https://www.jhtm.nl/stationews/bibliotheek/connectiviteit-caribische-deel-van-het-koninkrijk.pdf>

- zowel Winair als Sint Maarten willen dat geld wordt 'gemaakt' op deze vervoersdienst en de beste garantie om dit doel te bereiken is het handhaven van een monopoliepositie en het zo hoog mogelijk stellen van het tarief.

In dit kader - en ook niet voor eerst genoemd - merk ik voorts op dat sowieso de afhankelijkheid van Sint Maarten een dure is. In 2017, toen Sint Maarten zwaar getroffen was door orkaan Irma, was deze afhankelijkheid er ook de oorzaak van dat van alles niet goed of vertraagd verliep. Die les lijkt inmiddels vergeten...

Met maatschappijen als EZ Air, in combinatie met SXM Airways, is een uitstekend alternatief denkbaar waarin de directe en redelijk geprijsde verbinding tussen Saba, Sint Eustatius en Bonaire realiseerbaar is, maar dan moet de randvoorwaardelijkheid van Winair en Sint Maarten als deel van de oplossing worden losgelaten.

Het lijkt me dat, net als met zoveel problemen die om een oplossing vragen, een goed overleg met direct betrokkenen (die alle werkelijk *willen* gaan voor een gewenste, werkbare en betaalbare oplossing, zonder 'verborgen agenda's') het meest probate medicijn is. Het wordt pas lastig wanneer niet alle partijen tot een oplossing *willen* komen. Niet voor niets luidt het gezegde: "met hoge heren is het kwaad kersen eten". Partijen die koste wat het kost willen vasthouden Winair en Sint Maarten alsook tegen beter weten in vasthouden aan alternatieven over water in plaats van door de lucht, zouden zich eens achter de oren moeten krabben, onder andere voor wat betreft het eigenaarschap van Winair: het land Nederland is voor ca. acht procent eigenaar (het overige deel van de aandelen ligt bij het land Sint Maarten); het kan heel goed zijn dat dat eigenaarschap een ongewenste belangenverstremming impliceert.

Immers, ligt de loyaliteit van de Nederlandse overheid nu bij de bewoners van Caribisch Nederland of bij de Sint Maartense maatschappij Winair? De ongemakkelijke waarheid hier is natuurlijk dat 'Den Haag' haar Caribische bewoners liever vasthoudt op het gevangenseiland 'Sint Alcatraz' (het overgrote deel van de bewoners van Sint Eustatius kan met goed fatsoen zich immers geen vliegticket naar Sint Maarten veroorloven...) waarmee *de facto* de kolonisatie van Sint Eustatius en haar bewoners wordt vormgegeven.

*Noot: Voor de goede orde merk ik op dat de link met het koloniale tijdperk niet persé door mij wordt gemaakt maar voor de anti-Nederlandse sentimenten is dit natuurlijk wel koren op de molen.*

Het ongemakkelijke voor de overheid is dat nu op verscheidene beleidsterreinen de scheve en voor Caribisch Nederland ongunstige uitkomst zich manifesteert. Er vallen doden omdat de zorgorganisatie op Sint Eustatius zo rot is als een mispel, de armoede wordt door de Nederlandse overheid moedwillig in stand gehouden doordat we doorgaan met de (eigenlijk onbestaanbare) discussie over het bestaansminimum op Caribisch Nederland, leerlingen op school vinden slechts moeizaam en dan nog veelal met vertraging de aansluiting met het vervolgonderwijs elders in het Koninkrijk omdat het ministerie van OCW de ontwikkelingen en besluitvorming in het CXC-domein beschouwt als iets dat ver is van het eigen bed, en zo kan ik wellicht nog wel even doorgaan met zaken die u eigenlijk net zo goed, of misschien zelfs beter, kent dan ik. Dat 'misschien zelfs beter' zeg ik omdat u in elk geval breder (niet altijd juist) bent geïnformeerd dan wij hier op het eiland. En ook dat gebeurt moedwillig (denk aan de mushroom-routine: "keep them in the dark and feed them with shit").

Op papier is de oplossing voor dit alles voor de hand liggend: trek de wet- en regelgeving in Caribisch Nederland gelijk met Europees Nederland en accepteer slechts uitzonderingen hierop in gevallen waarvoor de omstandigheden *wezenlijk* anders zijn dan die in Europees Nederland, want zo is het geregeld voor openbare lichamen. Dit alles natuurlijk in samenhang met een eerlijke voorlichting over deze ontwikkelingen want te gemakkelijk worden door ingevlogen Nederlanders 'even snel oplossingen verzonnen' die vervolgens 'zonder al te veel overleg worden geïmplementeerd'.

*Noot: De lezer zal zich hier herkennen in mijn eerdere opmerking over het aanwakkeren van anti-Nederlandse sentimenten, door juist de Nederlander(s) zelf...*

Wel, het lijkt me wel weer even genoeg. Na het IPKO ligt er volgens mij weer van alles op uw bordje. Ik mag hopen dat de 'kleine' problemen van de BES-eilanden niet in het niet vallen bij de Grote Problemen van de CAS-landen.

Met vriendelijke groet,

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

cc: *Nationale Ombudsman*  
*Voorzitter en leden van de Commissie Infrastructuur en Waterstaat*