

Den Haag, 16 oktober 2022.

Geachte voorzitter en leden van de Commissie Koninkrijksrelaties van TK en EK,

Vandaag eens een briefje over het openbaar vervoer. Ik lees in de beantwoording van Kamervragen door staatssecretaris naar aanleiding van vragen hierover dat het openbaar vervoer een zaak is van het eilandbestuur en niet van de regering in Den Haag.

Zoals u van mij gewend bent zoom ik in op Sint Eustatius, veronderstellend dat het op Bonaire en Saba niet heel veel anders is. De situatie op Sint Eustatius ken ik nu eenmaal het best (vergeleken met die op de overige eilanden in het BES-gebied).

Wanneer de staatssecretaris verwijst naar het lokale eilandbestuur gaat het natuurlijk over bussen en daarmee in Europees Nederland vergelijkbaar openbaar vervoer. Maar op Statia is de Makana ferry er toch heus "doorgedrukt" door de landelijke overheid. Daar is niets lokaal aan. Hoewel de exacte cijfers mij niet bekend zijn kan ik mij niet voorstellen dat deze ferry - die overigens in de praktijk best wel frequent uit dienst is genomen vanwege reparatie - winstgevend is. Zonder de door Den Haag toegezegde subsidie zou deze dienst volgens mij allang failliet zijn waarmee deze ferry niet meer zou bestaan. Het lijkt me geen moeilijke voorspelling dat dit alsnog zal gebeuren wanneer de subsidiebron ophoudt te bestaan. En mocht ik ongelijk hebben, dan zal in elk geval de prijs zich ontwikkelen tot onbetaalbare proporties.

Een andere vorm van openbaar vervoer op het eiland is het intereilandelijk verkeer. Winair (97% eigendom van het land Sint Maarten en 3% van het land Nederland) verzorgt dit, althans voor Sint Eustatius, in een monopolistische marktpositie. Simpelweg omdat andere aanbieders niet worden geduld door Winair (en in haar kielzog dus ook niet door het land Nederland). De door dit kabinet zo bejubelde marktwerking duldt mijns inziens geen monopolie als marktform maar ja, Caribisch Nederland lijkt te zijn onttrokken aan het oog van media die in Europees Nederland als mainstream worden gezien, dus ook het kabinet lijkt hier een oogje dicht te knijpen voor haar eigen rolvastheid. Het is mijn persoonlijke overtuiging dat een beetje onderzoeksjournalist wel meer ongeregelheden tegen zal komen wanneer hij of zij duikt in zaken als Makana en Winair.

Wanneer ik over Winair nadenk komt automatisch weer een halfbakken en vooral ondeugdelijk document (wanneer een serieuze concurrent van Winair nadrukkelijk buiten beschouwing blijft, noem ik het onderzoek ondeugdelijk) van twee jaar geleden in mijn hoofd op. Het gaat dan om het project Titan ¹ waarvan het document (14 oktober 2020) fase A van een project adresseert. Titan was de

¹ <http://statia.nu/bibliotheek/Titan.pdf>

gekozen codenaam waarmee Winair werd geduid (daar was niet veel voorstellingsvermogen voor nodig) en van zowel Titan als van een andere fase van dat project heb ik nimmer gehoord.

Een ander document dat mij in deze context bijstaat is er een dat door de opsteller al in 2018 was afgerond maar de regering koos ervoor om het niet eerder dan in het voorjaar 2019 aan u voor te leggen. Het gaat om "Connectiviteit Caribische deel van het Koninkrijk" ². Dit document spreekt van dunne routes en marktfalen en noemt de PSO (public service obligation) als de te prefereren beleids optie. Maar ja, aan een kabinet dat onwillig is om Caribisch Nederland te ontwikkelen zijn goede adviezen als paarden voor de zwijnen. Met dit rapport lijkt dan ook niets te zijn gebeurd. In maart 2019 heb ik - mede naar aanleiding van dit rapport - u al eens aangeschreven met de suggestie om op basis van dit PSO publiek vliegtransport in te richten (waarbij ik overigens denk dat ook andere partijen dan Winair hierop zouden moeten kunnen inschrijven) en - in één klap - het vliegtransport in medische gevallen hieronder te begrijpen (met de kennis van nu denk ik aan zowel Bonaire als Sint Maarten, met de mogelijkheid te landen zo dicht mogelijk bij het ziekenhuis). Een vorig kabinet Rutte toonde zich niet erg enthousiast of ontvankelijk; wellicht dat het nu beter gaat (hoewel mijn hoop ook een beetje ijdel is, gezien de ervaringen tot op heden...).

Noot: Te overwegen valt overigens om ook de ferry onder PSO in te richten.

Voor de volledigheid wijs ik u op mijn eerdere brieven die ik in de loop van de tijd heb geschreven over de intereilandelijke connectiviteit (van Sint Eustatius) ³.

Tot slot een gedachte: Wellicht moet een wet worden aangepast om intereilandelijk verkeer te kunnen rekenen tot openbaar vervoer. Ik heb begrepen dat ten behoeve van de Makana hiertoe een truc is uitgevoerd (die ik inhoudelijk overigens niet ken). Met name bij transport tussen de openbare lichamen Saba, Sint Eustatius en Bonaire lijkt het me volkomen verdedigbaar het intereilandelijk verkeer - zowel varend als vliegend - als 'lokaal' en 'openbaar' te duiden.

Met vriendelijke groet,

Ir. J.H.T. (Jan) Meijer MBA,
Cornelis Houtmanstraat 9-b,
2593 RD Den Haag.

E jhtm.nl@gmail.com

W <http://stata.nu> of <http://stata.nu/nl>

cc: *Nationale Ombudsman*

² <http://stata.nu/bibliotheek/connectiviteit-caribische-deel-van-het-koninkrijk.pdf>

³ <http://www.stata.nu/nl/24.php>