

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1078

Vragen van de leden **Heera Dijk** (D66) en **Tijs van den Brink** (CDA) aan de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het SEO-rapport «Impact PSO Bovenwindse Eilanden»* (ingezonden 19 december 2025).

Antwoord van Minister **Tieman** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (ontvangen 10 februari 2026). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2025–2026, nr. 851.

Vraag 1

Deelt u de analyse uit het SEO-rapport «Impact PSO Bovenwindse Eilanden»¹ dat de luchtverbindingen tussen Sint Maarten en Saba en Sint Eustatius een essentiële publieke functie vervullen en niet functioneren als een reguliere markt, mede gezien het ontbreken van reële alternatieven voor inwoners en ondernemers?

Antwoord 1

Wij delen dat de luchtverbindingen tussen Sint Maarten en Saba en Sint Eustatius een kleine markt betreft, er enkel één aanbieder is en alternatieve vervoersmiddelen geen volwaardig substituut bieden. De eilanden zijn bereikbaar door de meerdere dagelijkse vluchten op de luchtverbindingen en via de veerdienst.

Vraag 2

Welke uitgangspunten hanteert de Minister bij het borgen van vitale eilandverbindingen binnen Nederland, en kan de Minister toelichten hoe deze uitgangspunten worden toegepast bij de bereikbaarheid van de Waddeneilanden?

Antwoord 2

Goede veerverbindingen zijn van groot belang voor de leefbaarheid op de Waddeneilanden. Het Ministerie van IenW is verantwoordelijk voor het personenvervoer tussen het vasteland en de Friese Waddeneilanden. Om goede veerverbindingen te garanderen heeft de Rijksoverheid voor dit vervoer concessies verleend. Omdat de huidige concessies aflopen, bereidt

¹ Bijlage bij Kamerstuk 31 936, nr. 1082.

het ministerie nieuwe concessies voor, die ingaan in 2029. De doelen en uitgangspunten die worden gehanteerd voor de nieuwe concessies voor de Friese Waddeneilanden vanaf 2029 zijn: betrouwbaar, frequent en structureel; toekomstbestendig; prettige reisbeleving; en, betaalbaar en beheersbaar. Daarover is de Kamer geïnformeerd door de Staatssecretaris van IenW op 22 september 2025².

Voor het Caribisch deel van het Koninkrijk betreft het publieke belang bereikbaarheid het kunnen reizen van, naar en binnen Caribisch Nederland onder redelijke voorwaarden. Dit publieke belang wordt primair geborgd door het luchtvaartsysteem. Daarnaast zijn er veel reisbewegingen met de veerdienst tussen de Bovenwindse Eilanden.

Vraag 3

Welke beleidsinstrumenten zet het Rijk in om vitale eilandverbindingen binnen Europees Nederland te borgen, en in hoeverre zijn deze instrumenten toepasbaar op de situatie van Saba en Sint Eustatius, gelet op de schaal en marktstructuur van deze eilanden?

Antwoord 3

Om de eilandverbindingen binnen Europees Nederland te borgen organiseert het Rijk concessies voor passagiersvervoer van en naar de Friese Waddeneilanden, zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2. RWS is verantwoordelijk voor het structurele beheer en onderhoud van vaarwegen in de Waddenzee.

Allereerst is het van belang te onderstrepen dat het zeevervoer op de Waddeneilanden en het luchtvervoer op Saba en Sint Eustatius verschillend van aard zijn en niet een-op-een kunnen worden vergeleken. In Caribisch Nederland zal het instrument van overheidsingrijpen de vorm hebben van een openbardienstverplichting (Public Service Obligation, PSO). In het Multilateraal luchtvaartprotocol³ waarin luchtvervoer afspraken zijn gemaakt met de landen uit het Caribisch deel van het Koninkrijk, is namelijk afgesproken eventuele afspraken over overheidsingrijpen in de luchtvaartmarkt door middel van een PSO uit te voeren. Een PSO is een instrument dat de overheid de mogelijkheid geeft om in te grijpen in de vrije markt voor luchtvervoer. Met een PSO kunnen nadere eisen aan de ticketprijzen en aan het minimum aantal vluchten worden gesteld. Op Saba en Sint Eustatius zouden lagere ticketprijzen de kosten voor de luchtvaartmaatschappij niet dekken, waardoor een overheidsbijdrage noodzakelijk zal zijn. Indien het besluit genomen zou worden door het Rijk om een PSO in te stellen dient de financiering hiervoor gevonden te worden.

Daarnaast is een wijziging in de Luchtvaartwet BES noodzakelijk om een PSO in te kunnen stellen. Het wetsvoorstel daartoe is op 1 december 2025 ingediend bij de Kamer. Het genoemde wetsvoorstel regelt de wettelijke grondslag voor een PSO. De eventuele instelling, invulling en financiering worden hierin niet geregeld, maar zullen geregeld moeten worden bij de regeling die vastgesteld moet worden bij een concreet besluit tot instelling van een PSO. In 2023 is de vereiste jaarlijkse subsidie door onderzoeksbureau SEO geschat tussen de 3,8 en 7,6 miljoen dollar per jaar. Deze bedragen worden op dit moment geactualiseerd. De resultaten worden in het tweede kwartaal van 2026 verwacht.

Vraag 4

Gegeven dat uit eerdere stukken blijkt dat de wetswijziging van de Luchtvaartwet BES⁴ en de implementatie van een Public Service Obligation (PSO) naar verwachting circa twee jaar in beslag nemen, hoe wordt in de tussenliggende periode de bereikbaarheid van Saba en Sint Eustatius geborgd?

² Kamerstuk 23 645, nr. 867

³ Het op 22 augustus 2011, te Oranjestad Aruba tussen de regeringen van Nederland, Aruba, Curaçao en Sint Maarten tot stand gekomen Multilateraal protocol inzake de liberalisering van luchtvervoer (Stcrt. 2022, nr. 5252);

⁴ Kamerstuk 36 862.

Antwoord 4

Uit de evaluatie van de beleidsdeelneming in Winair komt naar voren dat een PSO de enige effectieve manier is om de ticketprijzen te kunnen verlagen⁵. Gezien deze conclusie kan in de tussenliggende periode niets worden gedaan aan de hoge ticketprijzen. Indien het besluit genomen wordt om een PSO in te stellen, dan zal dat pas kunnen nadat de wetswijziging van de Luchtvaartwet BES in werking is getreden. Het wetsvoorstel is op 1 december 2025 ingediend bij de Kamer. De daadwerkelijke instelling van de PSO vraagt om dekking, zoals beschreven in het antwoord op de vorige vraag. Er is nog geen financiering beschikbaar voor de instelling van de PSO. De geschatte benodigde financiering wordt momenteel geactualiseerd.

Naast de luchtverbinding, draagt de veerdienst tussen Sint Maarten, Saba en Sint Eustatius bij aan de bereikbaarheid. Zoals gemeld in de brief van 11 december jl.⁶ heeft het kabinet besloten voor de jaren 2026 en 2027 € 1,5 mln. beschikbaar te stellen om de subsidie voor deze veerdienst voort te zetten en te verhogen. Eerder is vastgesteld dat deze veerdienst zonder rijksbijdrage niet levensvatbaar is. Voor de periode na 2027 is nog geen financiering beschikbaar.

Verder kan vanuit eigen initiatief door de eilanden ingezet worden op het stimuleren en verbeteren van de bereikbaarheid. Een voorbeeld hiervan zijn de initiatieven die het Openbaar Lichaam van Sint Eustatius neemt om luchtverbindingen van Sint Eustatius op te zetten met de luchtvaartmaatschappij Dutch Caribbean Islandhopper (DCI).

Vraag 5

Acht u het verantwoord dat gedurende deze tussenperiode niet alleen de toegang tot essentiële voorzieningen zoals medische zorg, onderwijs en werk, maar ook het economisch en toeristisch draagvlak van Saba en Sint Eustatius onder druk staan, terwijl bereikbaarheid hiervoor een randvoorwaarde is?

Antwoord 5

Het kabinet erkent dat het vervoer van en naar Saba en Sint Eustatius van belang is voor de bereikbaarheid van de eilanden. Daarbij is het van belang om aan te geven dat het vervoer naar verschillende essentiële voorzieningen, zoals medische zorg en onderwijs, al wordt geborgd via andere instrumenten. Zo wordt medisch vervoer geborgd via VWS, waarbij er aparte afspraken zijn over medische vluchten. De mogelijke PSO is dus specifiek gericht op reguliere vluchten.

Dat neemt niet weg dat lucht- en zeevervoer van en naar Saba en Sint Eustatius van belang is voor de bereikbaarheid van de eilanden. Daarom wordt ingezet op de maatregelen die genoemd zijn onder het antwoord op vraag 4.

Vraag 6

Welke tijdelijke maatregelen acht u juridisch en beleidsmatig mogelijk om de beschikbaarheid en continuïteit van de luchtverbindingen met Saba en Sint Eustatius als publieke dienst te waarborgen in afwachting van de invoering van de PSO?

Antwoord 6

Zie de beantwoording onder vraag 4.

Vraag 7

Bent u bereid om, samen met de openbare lichamen Saba en Sint Eustatius, actief te verkennen welke mogelijkheden er zijn deze verbindingen in de tussenliggende periode tijdelijk te borgen via afspraken gericht op beschikbaarheid en exploitatie, zonder het subsidiëren van individuele reizen?

Antwoord 7

De ministeries zijn voortdurend in overleg met de openbare lichamen Saba en Sint Eustatius. In deze overleggen wordt onder andere stilgestaan bij de veiligheid van de luchtvaart en het voldoen aan internationale standaarden.

⁵ Kamerstuk 31 936 / 35 420, nr. 896

⁶ Kamerstuk 36 800, nr. 29

Ook de connectiviteit, zowel in algemene zin als wat betreft deze specifieke verbindingen, wordt besproken. Ondanks dat wij onder vraag 4 hebben aangegeven dat wij geen mogelijkheden zien om momenteel de ticketprijzen te kunnen verlagen, kan dit onderwerp in deze overleggen worden besproken.

Vraag 8

Hoe borgt u dat de bereikbaarheid van Saba en Sint Eustatius in deze tussenperiode niet afhankelijk wordt van individuele draagkracht, maar als collectieve basisvoorziening kan blijven functioneren?

Antwoord 8

Zie de beantwoording onder vraag 4.

Vraag 9

Welke concrete scenario's voor tijdelijke borging van de bereikbaarheid van Saba en Sint Eustatius worden momenteel verkend, en op welke termijn kan de Kamer hierover worden geïnformeerd?

Antwoord 9

Zie de beantwoording onder vraag 4 voor borging van de bereikbaarheid. Daarnaast actualiseert het Ministerie van IenW momenteel het onderzoek uit 2023 over de subsidiekosten voor een PSO voor de luchtverbindingen op Saba en Sint Eustatius. De Kamer wordt in het tweede kwartaal van 2026 over dit onderzoek en de mogelijk door het Rijk te nemen stappen geïnformeerd.