37020 IV Vaststelling van de begrotingsstaten van Koninkrijksrelaties (IV) en het BES-fonds (H) voor het jaar 2027

Nr. 28 Brief van de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 oktober 2026

De bereikbaarheid van de openbare lichamen Sint Eustatius en Saba staat onder druk. Ticketprijzen voor lucht- en zeevervoer zijn hoog en de frequentie van verbindingen beperkt en onzeker.

Middels deze brief wordt uw Kamer geïnformeerd over de visie van het kabinet op de bereikbaarheid van Sint Eustatius en Saba. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie Ceder (CU) c.s. waarin het kabinet wordt verzocht om met een visie te komen over openbare veerverbindingen tussen Sint Eustatius, Saba en Sint Maarten.[1] Voor het formuleren van deze visie heeft het kabinet gesprekken gevoerd met de eilandsbesturen van Sint Eustatius en Saba. De uitgangspunten voor een openbare dienstverplichting (PSO)[2] voor luchtvaart zijn ook tijdens deze gesprekken behandeld, conform hetgeen eerder aan uw Kamer is gecommuniceerd.[3] Deze kabinetsvisie op de bereikbaarheid van Sint Eustatius en Saba heeft betrekking op zowel veerverbindingen als luchtvaart.

Probleemanalyse bereikbaarheid Sint Eustatius en Saba
De marktomvang voor luchttransport van en naar Sint Eustatius en Saba is dermate klein dat op sommige routes winstgevende exploitatie lastig mogelijk is. De operationele kosten van de luchtvaartmaatschappijen zoals kosten van vliegtuigen, brandstof en personeel - en ook de luchthaven- en verkeersleiding - moeten verdeeld worden over een relatief klein aantal passagiers. De zogeheten «gegeneraliseerde reiskosten» zijn op die routes hoog.[4] Daarnaast kennen de vluchten naar Sint Eustatius en Saba gemiddeld meer uitval bij slecht weer (buien, lage bewolking en sterke zijwind). Het orkaanseizoen tussen juni en november legt verbindingen soms dagen stil. Er zijn ook geen uitwijkmogelijkheden.

De veerverbinding tussen Sint Eustatius, Saba en Sint Maarten kent dezelfde problematiek van relatief hoge operationele kosten verdeeld over een relatief klein aantal passagiers. Tussen 2022 en 2025 hebben circa 35.000 passagiers per jaar gebruik gemaakt van de veerbinding tussen Sint Eustatius, Saba en Sint Maarten. Daarnaast heeft de veerverbinding te maken met zware maritieme omstandigheden, hetgeen gevolgen heeft voor de eisen aan het scheepsontwerp, de operationele kosten en het aantal te verwachten uitvaldagen per jaar. Inmiddels is duidelijk dat de veerverbinding economisch niet levensvatbaar is

[1] Kamerstuk 36 800 IV, nr. 67.
[2] Public service obligation.
[3] Kamerstuk 31 936, nr. 1305.
[4] Kamerstuk 31 936, nr. 896

zonder overheidsbijdrage.

Weersomstandigheden in de Cariben hebben niet altijd hetzelfde effect op de vervoersmodaliteiten. Een sterke zijwind kan tot gevolg hebben dat vluchten geannuleerd moeten worden, terwijl onder deze omstandigheden de veerdiensten vaak wel doorgang kunnen vinden. Andersom kunnen vluchten doorgaan wanneer langgolvige deining op open zee doorgang van de veerdienst onmogelijk of risicovol maakt.

Hoge operationele kosten vinden hun weerslag in hoge ticketprijzen voor inwoners van Sint Eustatius en Saba.[5] Hoge prijzen vormen een toegangsdrempel voor bereikbaarheid omdat er geen goedkoop alternatief bestaat om het eiland te verlaten, terwijl inwoners vaak hiervan afhankelijk zijn voor werk, zorg, onderwijs en inkopen. Studenten die op een naburig eiland studeren, komen minder vaak thuis en keren daardoor vaker niet terug. Een gemiste vlucht of veerdienst betekent ook vaak een extra nacht op Sint Maarten en extra kosten. Hoge ticketprijzen drukken ook op de potentie van toerisme en het verdienvermogen van Sint Eustatius en Saba.

De vraag is of het Rijk de bereikbaarheid van Sint Eustatius en Saba beter hoort te borgen en zo ja, welke kader(s) hiervoor leidend dienen te zijn. Onderstaand gaat het kabinet nader hierop in.

Kabinetsvisie bereikbaarheid Sint Eustatius en Saba

Bereikbaarheid is essentieel voor de toegang tot voorzieningen zowel in Caribisch als in Europees Nederland. Voor de inwoners van Saba en Sint Eustatius is het van belang dat zorg, onderwijs, familie, essentiële vormen van dienstverlening (bancair en notarieel) bereikbaar zijn tegen kosten en met een betrouwbaarheid die, in verhouding tot de specifieke omstandigheden van de eilanden, evenredig zijn als voor inwoners van andere Europees Nederlandse (eiland)gemeenschappen.

De bereikbaarheid van Sint Eustatius en Saba is daarnaast dienend aan economische ontwikkeling. Zolang reizen duur en onvoorspelbaar is, blijven bedrijvigheid, arbeidsmarkt en toerisme klein en de afhankelijkheid van het Rijk groot. Het kabinet ziet in de kern twee cruciale rollen voor de bereikbaarheid van Sint Eustatius en Saba. Namelijk bereikbaarheid als een basisvoorziening en bereikbaarheid als katalysator van leefbaarheid en bedrijvigheid.

Het kader voor het beter borgen van bereikbaarheid is gelijkwaardigheid. Hierbij wordt gestuurd op het realiseren van een gelijkwaardig effect voor inwoners op

[5] Voor vluchten tussen Sint Eustatius en Sint Maarten en tussen Saba en Sint Maarten kost een ticket met retour circa USD 300 (zoals beschreven in het rapport ‘Actualisatie PSO Bovenwindse eilanden’ uit 2026 van SEO Economisch Onderzoek). Voor de veerdienst – sinds 2026 en 2027 gesubsidieerd met een bedrag van 1,5 mln. euro per jaar - kost een ticket met retour tussen Sint Eustatius, Saba en Sint Maarten circa USD 140.

Sint Eustatius en Saba, in relatie tot inwoners in Europees Nederland. Maatwerk blijft mogelijk maar moet transparant en zorgvuldig worden onderbouwd.

Een mix van modaliteiten is nodig om efficiëntie en voorspelbaarheid te borgen. Zowel de veerverbinding als de luchtverbinding draagt bij aan de bereikbaarheid van Saba en Sint Eustatius. Deze modaliteiten dienen niet als volledige substituten maar vervullen een complementaire rol. Afhankelijk van de omstandigheden en zoals eerder toegelicht kan de veerverbinding de voorkeur hebben, terwijl in andere gevallen de luchtverbinding de voorkeur heeft.

Vervolg

Het borgen van bereikbaarheid betekent keuzes maken. Samenwerking met diverse beleidsdomeinen en medeoverheden is essentieel om deze keuzes te maken. Vanuit bovengeschetste uitgangspunten wordt de komende periode samen met de betrokken openbare lichamen, een verkenning uitgevoerd voor de twee vormen van inter-eilandelijke bereikbaarheid van Sint Eustatius en Saba. In verband met de rol van Sint Maarten als centraal knooppunt voor de bereikbaarheid van Sint Eustatius en Saba wordt waar nodig ook gesproken met de autoriteiten van het land. Het betreft een verkenning naar een openbare dienstverplichting (PSO) voor de luchtverbindingen, en naar de veerverbindingen tussen de bovenwindse eilanden. Vanwege de samenhang worden deze integraal benaderd. In deze verkenning wordt binnen de kaders van de bestaande verantwoordelijkheidsverdeling bezien hoe de kabinetsvisie op bereikbaarheid geïmplementeerd kan worden in de praktijk. Concreet zal de verkenning toegespitst worden op de vormgeving van de lucht- en veerverbinding (waaronder frequentie, ticketprijzen en operationele zaken) en het bekostigingsvraagstuk. Voor de veerverbinding is tot en met 2027 incidenteel € 1,5 miljoen beschikbaar. Voor zowel de lucht- als de zeeverbindingen is op dit moment geen structurele financiering beschikbaar. Dit bekostigingsvraagstuk wordt betrokken bij de verdere verdeling van de coalitieakkoordmiddelen voor 2028 en verder.[6]

De staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,
E. van der Burg

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans

[6] Kamerstuk 37 020 IV, nr. 15.