47
Wijziging van de Luchtvaartwet BES ter invoering grondslag openbare dienstverplichting

Wijziging van de Luchtvaartwet BES ter invoering grondslag openbare dienstverplichting

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Luchtvaartwet BES ter invoering grondslag openbare dienstverplichting (36862)**.

De **voorzitter**:
Ik heropen de vergadering. Ik vraag de leden plaats te nemen. Het is goed om te zien dat er zo'n vol vak is, want we gaan om 23.00 uur nog even iets bijzonders doen met elkaar. Van harte welkom aan de minister. Hij was hier al. We bespreken vandaag de Wijziging van de Luchtvaartwet BES ter invoering grondslag openbare dienstverplichting.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De **voorzitter**:
Er zijn zeven sprekers. De eerste spreker van dit debat is mevrouw Zwinkels van het CDA. Dit is tevens haar maidenspeech, vandaar het volle vak. Ik nodig haar van harte uit. Het is gebruik om dan niet te interrumperen. We gaan naar u luisteren, mevrouw Zwinkels. Heel veel plezier en succes.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Dank u wel, voorzitter. Ik realiseer me dat het 23.00 uur is, dus ik ga toch proberen om het een beetje kort te houden.

Voorzitter. Het Tweede Kamerlidmaatschap is een hele eer. Het brengt ook een grote verantwoordelijkheid met zich mee. Wat ben ik dankbaar dat ik hier mag staan voor de toekomst van ons land. Ik ben opgegroeid in het Westland. Het ondernemerschap was altijd dichtbij. In Rotterdam stropen ze dan misschien wel de mouwen op; in het Westland is dat niet nodig, want daar hebben ze vaak korte mouwen. Men staat altijd klaar om elkaar te helpen, want veel handen maken licht werk. Initiatief nemen en samen de schouders eronder zetten: in het Westland wordt hard gewerkt. Maar er is ook tijd voor een geintje en gezelligheid, een gevoel van thuis en gemeenschap. Dat gevoel ervaar ik ook in Utrecht, waar ik me jarenlang als fractievoorzitter heb ingezet voor de stad.

Anderen behandelen zoals je zelf ook behandeld wilt worden, je talenten inzetten en jezelf niet van de wijs laten brengen: zo ben ik opgevoed door mijn twee geweldige ouders, die allebei altijd hard hebben gewerkt, die altijd goed voor ons hebben gezorgd en op wie ik zo trots op ben.

Topsport is ook heel vormend geweest voor wie ik ben. Jezelf opstellen als een teamspeler. Niet langs de zijlijn schreeuwen, maar het spel opbouwen in het veld. Aanvallen én verdedigen. Zelf scoren, maar ook ruimte creëren voor de ander. Hoogtepunten beleven, maar ook terugknokken na een tegenslag. Presteren onder druk, vol energie. Strijdbaar en spel: het lijkt de politiek wel.

Dan kom ik bij het onderwerp van vanavond: de luchtvaart. Laat ik daar nu thuis een expert voor hebben zitten: mijn lieve man. Hij werkt namelijk in de elektrische luchtvaart. Ik heb zelfs een keertje met hem meegevlogen in een elektrisch vliegtuig. Ja, ik heb het met mijn eigen ogen gezien: het is echt schoner en stiller. Dat is het perfecte bruggetje naar de inhoud van vanavond. Vanuit onze bredere visie op de politiek wil ik twee punten duidelijk maken: we moeten doen wat nodig is en we zullen toekomstgericht moeten investeren.

Allereerst doen wat nodig is. Nederland heeft behoefte aan praktische oplossingen die eerlijk en transparant zijn. We staan als CDA-fractie positief tegenover dit wetsvoorstel. Het creëert een wettelijke basis om een openbaredienstverplichting in te stellen voor luchtverbindingen van en tussen de BES-eilanden. Daarmee kan de minister eisen stellen aan bijvoorbeeld de frequentie van vluchten, de maximale ticketprijzen en de continuïteit van verbindingen. Juist voor inwoners van Bonaire, Saba en Sint-Eustatius, die voor zorg, onderwijs, werk en familiebezoek sterk afhankelijk zijn van luchtvervoer, is een betrouwbare en betaalbare verbinding van groot belang. Voor de eilanden is vliegen als een soort openbaar vervoer. De markt alleen kan deze verbindingen onvoldoende garanderen. Daarom begrijpen we de keuze voor een openbaredienstverplichting, zodat we ervoor kunnen zorgen dat die garantie er wel is. Dit past bij ons uitgangspunt van gespreide verantwoordelijkheid en publieke gerechtigheid. Als Kamerlid zal ik me altijd uitspreken voor die waarden, want het is belangrijk dat we recht doen aan mensen.

Ten tweede toekomstgericht investeren. Tegelijkertijd is dit namelijk ook een moment om vooruit te kijken. Als we dan toch een nieuw systeem inrichten, laten we dan ook nadenken over de vraag hoe we het toekomstbestendig kunnen maken. Recent bracht ik een werkbezoek aan Schiphol en zag ik hoe snel het gaat met de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vliegen. Voor de grote internationale luchtvaart zal elektrisch vliegen voorlopig nog geen alternatief zijn, maar voor de korte afstanden biedt deze technologie juist wel perspectief. Dat geldt niet alleen voor passagiersvervoer, maar ook vooral voor de luchtvracht. Denk daarbij aan tijdkritieke zendingen zoals medicijnen, laboratoriummaterialen of zelfs orgaanvervoer.

Interessant was ook het gesprek dat ik tijdens het werkbezoek had met iemand uit Bonaire. Daarin werd benadrukt dat juist de BES-eilanden goede kansen bieden om ervaring op te doen met elektrisch vliegen. De afstanden tussen de eilanden zijn relatief beperkt en de maatschappelijke meerwaarde kan groot zijn: sneller medisch transport, lagere operationele kosten op termijn en minder uitstoot kunnen hier samenkomen; dan heb je letterlijk een overheid die levert. Ook past het bij ons uitgangspunt van rentmeesterschap.

Natuurlijk realiseer ik mij dat deze technologie nog volop in ontwikkeling is. Niet alles kan morgen, maar juist daarom is het belangrijk om nu al de ruimte te creëren om ervaring op te doen. We hebben met elkaar beleid te maken voor de lange termijn. Als de overheid via een openbaredienstverplichting toch eisen gaat stellen aan luchtverbindingen en

mogelijk ook gaat aanbesteden, is dit het moment om innovatie een plek te geven. Daarom heb ik vandaag een amendement hierover ingediend.

Ik heb nog een paar vragen aan de minister. Is de minister bereid om bij de verdere uitwerking van de openbaredienstverplichtingen en eventuele aanbestedingen nadrukkelijk oog te hebben voor de mogelijkheden van elektrisch vliegen? Dat hoeft niet door nu al harde verplichtingen op te leggen, maar wel door ruimte te bieden aan innovatieve en duurzame oplossingen, zodra deze operationeel beschikbaar zijn. Daarnaast vraag ik de minister of hij bereid is om samen met de openbare lichamen van Bonaire, Saba en Sint-Eustatius én met marktpartijen in gesprek te gaan over de mogelijkheden voor pilots met elektrisch vliegen. Juist de BES-eilanden zouden een interessante proeftuin kunnen zijn om ervaring op te doen met bijvoorbeeld medische logistiek of andere vitale verbindingen. Tot slot hoor ik graag of de minister bereid is om de Kamer te informeren over de uitkomsten van die gesprekken en over de kansen die hij ziet om innovatie en bereikbaarheid met elkaar te verbinden.

Voorzitter. Dit wetsvoorstel gaat terecht over het borgen van bereikbaarheid, maar laten we er ook voor zorgen dat we juist de verbindingen van morgen niet uit het oog verliezen. Juist op de BES-eilanden liggen namelijk kansen om bereikbaarheid, duurzaamheid en innovatie samen te brengen. Ik hoop dat de minister die wil benutten.

Voorzitter, ik rond af. Als CDA willen wij politiek bedrijven die ons land weer verder helpt, die dienstbaar is aan onze inwoners en die oplossingen in de samenleving ondersteunt. Daarbij doen we ook een beroep op mensen zelf, want je leeft niet voor jezelf. Je bent niet alleen op de wereld; je kunt iets betekenen voor elkaar. Dat politieke werk zal niet altijd makkelijk zijn. We zullen fouten maken en nog veel uitdagingen meemaken. De kritiek op politici is soms genadeloos. Natuurlijk is het belangrijk om verantwoording af te leggen, maar laten we ook wat vaker wat vergeeflijker naar elkaar zijn. Laten we daarnaast niet vergeten: het werk mag ook leuk zijn. Daar hoop ik aan bij te dragen. Ik kijk uit naar de samenwerking in de Kamer en met het kabinet in de komende jaren.

Voorzitter, dank u wel.

De **voorzitter**:
Nou, dank!

(Geroffel op bankjes)

De **voorzitter**:
Prachtig, en van een beetje Westland erbij worden we allemaal beter. Ik nodig u uit om hiervoor te gaan staan. Ik feliciteer u natuurlijk van harte met uw mooie maidenspeech en wens u heel veel succes en plezier, want dat is er ook hier in de Kamer. Ik nodig u uit om hiervoor te gaan staan. Ik schors voor een moment, zodat uw collega's de felicitaties aan u over kunnen brengen. Het debat is geschorst.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:
Ik heropen dit debat. Mooi dat we toch weer een memorabele maidenspeech hadden. Die vergeet je nooit meer, en al helemaal niet op dit tijdstip in de laatste week voor het zomerreces. Echt prachtig!

Dat allemaal gezegd hebbende, gaan we luisteren naar de bijdrage van de heer Ceder namens de ChristenUnie.

De heer **Ceder** (ChristenUnie):
Dank u wel, voorzitter. Ik wil allereerst natuurlijk mevrouw Zwinkels feliciteren met haar prachtige maidenspeech en haar veel succes wensen als collega-Kamerlid.

Voorzitter. Dan naar de inhoud. Mensen kunnen naar hun werk. Dat kan met de auto of met de trein. Mensen pakken de fiets naar hun studie, naar de winkel of naar familie. Het is voor veel mensen in Nederland de dagelijkse gang van zaken, maar niet voor iedereen. In Caribisch Nederland zijn mensen vaak afhankelijk van het vliegtuig voor een ziekenhuisbezoek, studie of werk. Dat is niet omdat vliegen sneller is, maar vanuit noodzaak. Dat is een enorm verschil in levenswijze. Juist omdat het vliegtuig onontkoombaar wordt gebruikt, moeten verbindingen dus beschikbaar en betaalbaar zijn.

Voorzitter. Dit wetsvoorstel maakt het wettelijk mogelijk om een openbaredienstverplichting, een PSO, te realiseren, zodat een minimumaanbod van lijnvluchten wordt gewaarborgd waar dat nodig is. Het is dus goed dat dit wetsvoorstel er ligt, maar over de invulling heb ik nog een aantal zorgen. Dat is ook de reden dat ik het onthamerd heb, omdat er een aantal punten zijn die ik aan de voorkant duidelijk wil krijgen.

Voorzitter. De noodzaak van een openbaredienstverplichting is groot, maar ik maak me zorgen over de inzet en de daadwerkelijke uitvoering van dit kabinet. Eerder heeft mijn fractie gevraagd of de regering daadwerkelijk voornemens is om een PSO vast te stellen. Dat je een wet hebt waarin dat kan, betekent niet dat het gaat gebeuren. Een ja of een nee kwam er gewoon niet. Wel liet de minister weten dat er een actualisatie loopt van de kosten en de verschillende opties van de PSO op bepaalde routes. Ik ben dus nog niet gerustgesteld, maar het is wel belangrijk en de eilanden vragen hier al heel lang om. Kan de minister toelichten wanneer hij gaat besluiten om gebruik te maken van de wettelijke mogelijkheid en wanneer hij dit bijvoorbeeld niet gaat doen?

De minister wil kijken naar gebieden waar luchtvervoer essentieel is om de sociale, maatschappelijke en economische ontwikkeling in stand te houden. Ik ben blij te lezen dat hier ook wordt gekeken naar sociale ontwikkelingen. In de wettekst lees ik dit niet overal terug. Daarom heb ik een amendement ingediend, zodat dit wel consistent in de wet staat. De begrippen "sociaal", "maatschappelijk" en "economisch" zijn vrij abstract en geven de minister de beleidsvrijheid. Kan de minister toelichten hoe hij deze begrippen invult?

Voorzitter. Ik denk een stap verder in het proces. Ik ga ervan uit dat de minister uiteindelijk besluit, en ook snel, om een openbaredienstverplichting in te stellen. In de wet lees ik dat de minister de toegang tot de luchtdiensten kan beper-

ken tot één protocolmaatschappij voor de duur van ten hoogste vijf jaar. Kan de minister een situatie schetsen waarin dit korter dan vijf jaar zou zijn?

Voorzitter. De PSO moet uiteindelijk worden geëvalueerd, maar volgens deze wet pas na zeven jaar. Een evaluatie is nuttig, maar in mijn ogen is zeven jaar een te lange periode om de doelen, namelijk lagere ticketprijzen en consistentie, af te wachten voordat we verdere stappen nemen. Hoe ziet de minister dit?

Er zit in de wet een monitoringsplicht zonder duidelijke termijn. Daarom heb ik ook op dit punt een amendement ingediend. Ik verwacht dat bij deze monitoring gekeken wordt of het doel behaald wordt, met nadrukkelijk ook inbreng van de openbare lichamen en vliegtuigmaatschappijen. Ik wil aan de minister vragen hoe hij de monitoring voor zich ziet en of hij kan toezeggen dat ook de stem van Caribisch Nederland, de eilandsraden en ook andere betrokken partijen op de eilanden, serieus meegenomen wordt. Die hebben namelijk niet altijd het gevoel dat dat het geval is.

Voorzitter. Met voldoende aanbod van vliegroutes houdt het niet op. Het zal ook betaalbaar moeten zijn voor de inwoners. Vliegen tussen Bonaire en Sint-Eustatius kan oplopen tot 800 dollar. Vliegen van Bonaire naar Europees Nederland kost 2.000 dollar. Dat is voor veel mensen een maandsalaris. Is de minister het met mij eens dat de vliegtickets binnen het Koninkrijk en tussen de eilanden betaalbaar moeten zijn? Anders heeft een PSO namelijk weinig nut. In de memorie van toelichting lees ik dat een vastgestelde maximumticketprijs kan worden verplicht in het programma van eisen. Er zijn ook een aantal landen waar dat gedaan wordt, daar waar er sprake is van overzeese gebieden of dergelijke constructies. Welke redenen zijn er om hier gebruik te maken van een kan-bepaling in de wet, vraag ik aan de minister.

Voorzitter. Wanneer de minister besluit tot de openbaredienstverplichting is het programma van eisen dus cruciaal. Daarom zou ik graag van de minister willen weten hoe dit programma tot stand komt, hoe de eilanden een rol krijgen en hoe de Kamer hierover geïnformeerd wordt.

Voorzitter. Dan over Winair. In het verleden heeft het kabinet geprobeerd om betaalbare vliegverbindingen in het Caribisch gebied te realiseren via een deelneming in Winair. Dat was op z'n zachtst gezegd geen succesverhaal. Ik ben benieuwd hoe de minister hier een vervolg aan gaat geven en hoe hij terugkijkt op dit besluit, ook in het licht van de wet die nu voorligt.

Tot slot, voorzitter. Aan het begin zei ik dat ik blij ben dat dit wetsvoorstel er ligt. Er zijn nog een aantal stappen voordat dit daadwerkelijk geïmplementeerd gaat worden, het liefst zo snel mogelijk. Een goede koers is namelijk belangrijker dan volle snelheid. Ik kijk daarom uit naar de beantwoording.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank aan de heer Ceder. We gaan direct luisteren naar de bijdrage van de heer Heutink namens Groep Markuszower.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Voorzitter, dank u wel. Over drie kwartier mag ik opnieuw een kaarsje uitblazen. Fijn dat jullie allemaal alvast op mijn feestje zijn gekomen vanavond, zeg ik ook richting de minister. We gaan de wet behandelen.

Voorzitter. Voor de meeste Nederlanders is een vliegtuig pas nodig zodra ze op vakantie gaan, hooguit een of twee keer per jaar. Een aantal Nederlanders vliegt ook voor zijn of haar werk de wereld over. Dat zijn de vluchten die we natuurlijk allemaal kennen. Maar als dagelijkse dingen, zoals een doktersonderzoek, onderwijs of het bezoeken van familie, ineens per vliegtuig moeten gebeuren, dan ben je niet gebaat bij uitvallende vluchten of torenhoge prijzen, want dan zit je gewoon letterlijk vast. Dit is de realiteit voor de inwoners op Bonaire, Sint-Eustatius en Saba, oftewel Caribisch Nederland. Voor hen is luchtvaart geen luxe, maar een noodzakelijke basisvoorziening. Daarom begrijpt mijn fractie ook dat de regering kijkt naar manieren om meer grip te krijgen op de bereikbaarheid voor deze mensen. We snappen de noodzaak van de openbaredienstverplichting, want het is nodig. De luchtvaart tussen deze eilanden is ofwel peperduur of de markt stoot routes in hun geheel af, met alle gevolgen van dien voor de lokale bevolking.

Voorzitter. Tegelijkertijd zien we ook een keerzijde van deze openbaredienstverplichtingen. De regering zet hiermee een eindeloze, structurele subsidiekraan open en het is maar de vraag wanneer die weer dichtgaat. Zodra de markt routes afstoot, betekent dat namelijk dat die voor de markt niet langer rendabel zijn. Dat betekent dan ook dat subsidie van de overheid de enige manier zal zijn om de markt deze routes te laten vliegen. Elke prikkel voor de lokale vliegmaatschappijen om ooit nog een eigenhandige route op te zetten, verdwijnt daarmee dan ook. Is de minister zich hier voldoende van bewust, is onze vraag. Kan de minister aangeven hoe hij gaat voorkomen dat dit een eindeloze subsidiestroom gaat worden? Welke maatregelen en handvatten heeft hij daarvoor in deze wet gebouwd? We horen het heel erg graag.

Voorzitter, toch even voor de beeldvorming: een vlucht tussen Saba en Sint-Eustatius duurt vijftien minuten. Als je op Saba bent kan je Sint-Eustatius zien liggen, en andersom. Het is ongeveer 30 kilometer vliegen. Die vlucht kost 400 dollar. Dat is 400 dollar voor een vlucht van vijftien minuten en 30 kilometer. Om het contrast even in dit huis neer te leggen: voor hetzelfde bedrag vliegen we van Amsterdam naar Dubai, 5.000 kilometer verderop. Natuurlijk zijn dat grotere vliegtuigen, waar ook meer mensen in passen. Iedereen begrijpt dat, maar het contrast is wel levensgroot. Hoe kan dit zo duur zijn, is mijn vraag aan de minister, ook als je bedenkt dat Winair een jaarlijkse winst van 3 miljoen euro boekt. Dan vraag ik me af of die subsidie wel echt nodig is. Welke maatregelen neemt Winair nu zelf om te zorgen dat die vluchten aantrekkelijker worden?

Voorzitter. Verder is het ook goed om even stil te staan bij de effectiviteit van een maatregel als deze. Is er onderzoek gedaan naar de mogelijke effectiviteit op de lange termijn van die openbaredienstverplichting? En, zo ja, wat zijn de garanties die de minister kan geven? Sterker nog, wat zijn de risico's en wat zijn de valkuilen? We horen het graag. Concreet wil mijn fractie weten hoe de minister zeker weet dat wij hier over een aantal jaar, nadat we miljoenen aan subsidies hebben verstrekt, geen nieuwe maatregelen staan

te bespreken omdat deze methode niet gewerkt blijkt te hebben. Het is namelijk niet de eerste poging van de regering om grip op de bereikbaarheid van de BES-eilanden te krijgen.

Voorzitter, ik rond af. Per oktober 2010 heeft Nederland een minderheidsaandeel in Winair genomen om de continuïteit op Saba en Sint-Eustatius te waarborgen. De heer Ceder zei dat net al. Zoals ik net al voorspelde, is het heel erg lastig om grip te krijgen op de bereikbaarheid van de BES-eilanden, want we staan hier alweer. Alles wat we al eerder hebben gedaan, heeft blijkbaar niet naar behoren gewerkt. Wat gaat hij dan doen met de aandelen die we in Winair hebben? Nu overstappen op een systeem van openbaredienstverplichtingen waarbij vliegmaatschappijen zoals Winair subsidie van de Nederlandse Staat ontvangen? Is het dan ook niet logisch om te kijken of we die aandelen moeten gaan aanhouden? Wordt het anders niet een broekzak-vestzakverhaal?

Voorzitter. Mijn fractie snapt dat er gekeken moet worden naar maatregelen om de vliegverbindingen op de BES-eilanden open te houden. Deze mensen moeten naar het ziekenhuis blijven kunnen. Ze moeten hun familie kunnen blijven zien en ze moeten gewoon kunnen leven. Maar we zijn wel echt kritisch naar het hele kostenplaatje. De belastingbetaler tot het einde der tijden laten opdraaien voor de kosten van luchtverbindingen is voor ons geen optie. Daarom vragen we aan de minister — we zullen in de tweede termijn daar ook een motie over indienen — om de mogelijkheden te bekijken om te differentiëren tussen eilandbewoners en niet-eilandbewoners. Dat gebeurt nu ook al bij de bewoners van de Waddeneilanden en de veerdiensten. Wat ons betreft moeten we de mensen op de eilanden helpen, maar niet de toeristen. Dat is wat ons betreft niet de bedoeling. Ik hoor dus graag wat de minister daarvan vindt. Als het nodig is, dan dienen we daar een motie voor in. Maar ik zei het net al: we moeten de moties beperken. Ik hoop dus dat de minister het wellicht af kan met een toezegging.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Daarmee komen we bij de bijdrage van mevrouw Tseggai namens PRO.

Mevrouw **Tseggai** (PRO):
Dank u wel, voorzitter. Ik zeg bon dia en good afternoon tegen de mensen die meekijken vanuit Caribisch Nederland. Natuurlijk begin ik ook met mevrouw Zwinkels te feliciteren met haar maidenspeech. Ik vind het een prestatie op dit tijdstip. Goed gedaan!

Voorzitter. Dan het onderwerp van vandaag. Mijn fractie maakt zich al langere tijd zorgen over de hogere kosten van het levensonderhoud op de eilanden in het Caribisch deel van ons Koninkrijk. Mensen op de eilanden hebben vaak al moeite om de eindjes aan elkaar te knopen omdat de voedselprijzen hoog zijn, de nutsvoorzieningen duur zijn en ook de huur van een woning voor veel mensen onbetaalbaar is. Hier komt nog eens bij dat wanneer eilandbewoners voor bijvoorbeeld een medische afspraak, voor onderwijs, voor werk of rechtspraak naar een nabijgelegen eiland moeten, ze enorme kosten maken voor vliegtickets. Dat gaat met name over de Bovenwindse Eilanden, dus tussen Sint-Maarten, Saba en Sint-Eustatius. Een vlucht van een kwartier kost al snel 400 dollar of meer, en is voor gewone mensen op de eilanden een enorme hap uit hun maandinkomen. Omdat de tarieven voor deze noodzakelijke vluchten zo hoog zijn, kan dat er dus toe leiden dat eilandbewoners in een sociaal en economisch isolement komen, of dat noodzakelijke medische afspraken worden uitgesteld. Ik denk dat dat niet alleen onwenselijk is; ik denk dat dat ook de ongelijkheid in ons Koninkrijk vergroot.

Voorzitter. Ik snap dat het voor sommige mensen niet vanzelfsprekend is dat mijn fractie pleit voor het goedkoper maken van vliegen. Mijn fractie is er immers natuurlijk van overtuigd dat we zo veel mogelijk moeten inzetten op duurzame mogelijkheden van vervoer. Ik vond het amendement van mevrouw Zwinkels daarin ook een mooie toevoeging. Toch staat mijn fractie in beginsel positief tegenover dit wetsvoorstel, omdat deze wetswijziging regelt dat er een grondslag komt voor een openbaredienstverplichting op de routes tussen de eilanden. Vanwege de bijzondere ligging en de kleinschaligheid waardoor voor veel voorzieningen gereisd moet worden, zijn de vluchten voor eilandbewoners feitelijk een vorm van openbaar vervoer. Mijn fractie vindt het van groot belang dat voor alle mensen in het Koninkrijk goede zorg, onderwijs en andere voorzieningen toegankelijk zijn. Daarom moeten we dat gewoon goed regelen en betaalbaar maken.

Wij hebben wel een aantal zorgen. Mijn collega Heutink noemde het net ook al even. Ook mijn fractie vindt het cruciaal dat we de middelen die worden ingezet binnen de openbaredienstverplichting terecht laten komen bij de eilandbewoners in Caribisch Nederland. Wij vinden het daarom een goed idee als die ticketprijzen alleen voor de eilandbewoners worden gereguleerd, en dat als de minister of ikzelf naar Saba of Statia op vakantie zouden gaan, we niet op kosten van de belastingbetaler goedkoper kunnen vliegen. Is de minister het hiermee eens, en is hij misschien van plan de ministeriële regeling zo vorm te geven dat de gereguleerde prijzen alleen gelden voor mensen die op de eilanden wonen?

Dan heb ik nog een aantal andere vragen voor de minister. Allereerst vraag ik of de betaalbaarheid betaalbaar genoeg is. Regelen we hiermee genoeg? Kan de minister nader onderbouwen waarom hij denkt dat het hiermee echt betaalbaar wordt voor mensen? Kan de minister aangeven of het met het voorliggende wetsvoorstel en de ministeriële regeling mogelijk wordt dat de eilandbewoners die bijvoorbeeld van Saba of Statia naar een medische afspraak moeten, aanspraak kunnen maken op een noodvoorziening als zij ook de nieuwe prijzen niet zouden kunnen betalen?

Tot slot heb ik nog twee kleine dingen. Ik vroeg me nog wel af hoe de minister kijkt naar het verbeteren van de veerbootverbinding. Het is natuurlijk nooit verkeerd om een vinger aan de pols te blijven houden wat betreft de alternatieven. Mijn fractie zou het goed vinden als we deze wet iets eerder gaan evalueren, dus ik kan me achter het amendement van de heer Ceder scharen.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Tseggai. Meneer Graus, bent u er klaar voor? Meneer Graus spreekt namens de PVV. Het woord is aan u.

De heer **Graus** (PVV):
Mevrouw de voorzitter, veel is al gezegd, dus ik kan vlug klaar zijn, want ik ga niet alles herhalen. Het ontbreekt inderdaad aan een grondslag voor het nemen van de maatregel om vliegroutes te ontsluiten tussen de luchthavens op de openbare lichamen van het Caribisch deel van Nederland, of tussen luchthavens en andere luchthavens binnen het Koninkrijk, ook als ze minder aantrekkelijk zijn. In die leemte moet dus voorzien worden. Ik denk dat niemand daar echt tegen kan zijn. Wij hebben als PVV al eerder het standpunt ingenomen dat betaalbare vluchten vanuit de BES-eilanden mogelijk moeten zijn, en ook tussen de eilanden, zeker voor de bewoners. Meneer Heutink haalde dat ook al aan.

Ik denk ook wel dat we daarin een onderscheid moeten aanbrengen. De airlines kunnen zich inschrijven. Ik heb ook begrepen van andere airlines dat die zich er kapot aan ergeren dat Winair er heel veel geld aan verdient. We hebben hier in de Kamer een rondetafel gehad met vertegenwoordigers van de eilandsraad. Ik heb die rondetafel zelfs mogen voorzitten. Daaruit bleek dat Sint-Maarten grof geld verdient als aandeelhouder van de grote doorvoerluchthaven. Vandaag zeggen wij: wacht eens effe, geen Nederlandse subsidie. Ik denk dat daar ook een heleboel geld vandaan kan komen. Dat is dus ook een vraag die ik stel aan de minister. Meneer Heutink had het al over €400. Dat zal mogelijk na de situatie in het Midden-Oosten zijn geweest. Ik weet dat destijds, een paar maanden geleden, het goedkoopste ticket voor twintig minuten vliegen €250 was. Dat was voor de "kerosineschaarste", zoals dat dan nu heet. Dat zal nu wel hoger zijn geworden. Meneer Heutink, kom maar naar voren. €250 is al schandalig, dus als dat van die €400 klopt, is dat natuurlijk te gek voor woorden.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Ik heb twee weken geleden bij de voorbereiding van dit debat even gekeken op de computer. Als ik daar nu ben en ik ga nu vliegen en ik wil nu een kaartje kopen, dan betaal je inderdaad de hele week door 400 dollar. Teruggerekend naar euro's zit je natuurlijk wel op een ander bedrag, maar je zit wel op 400 dollar.

De heer **Graus** (PVV):
Precies. Dat is ook wat de eilandsraad tegen ons heeft gezegd. Twintig minuten vliegen en €250 is absurd. Dat is echt waanzin. Laat het heel duidelijk zijn dat we dat niet willen gaan doen via subsidies vanuit Nederlanders.

Verder wil ik afsluiten met het volgende, mevrouw de voorzitter. Ik vind dat amendement van de heer Ceder heel sympathiek. De evaluatie en de informatie moeten na minder dan zeven jaar komen. Daarom zullen we het amendement van meneer Ceder, waarin staat dat de Kamer elke twee jaar geïnformeerd wordt, zeker steunen.

Ik wens u een gezegende avond. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Mevrouw Van Eijk ziet af van haar bijdrage. Dan zijn we bij de heer Köse.

De heer **Köse** (D66):
Dank u wel, voorzitter. Allereerst felicitaties naar mevrouw Zwinkels. Het was een mooie bijdrage. Ik zie die samenwerking nu al terug, dus dat is heel fijn.

Voorzitter. Voor de inwoners van Europees Nederland is bereikbaarheid vaak vanzelfsprekend. We stappen in de trein naar vele bestemmingen in Europa of we pakken de fiets of de auto. Voor inwoners van de Caribische delen van ons Koninkrijk ligt dat fundamenteel anders. Voor de bewoners van Saba en Sint-Eustatius is een luchtverbinding geen luxe, maar een levensader. Zonder betrouwbare vluchten komt niet alleen de mobiliteit onder druk te staan, maar ook de toegang tot zorg, onderwijs, familie, werk en economische ontwikkeling. Ik hoorde het net ook al. Dat maakt deze verbindingen van publiek belang. Het SEO Economisch Onderzoek komt tot de conclusie dat het instellen van een openbaredienstverplichting voor de vitale verbindingen tussen Sint-Maarten, Saba en Sint-Eustatius het meest geschikte instrument is om het publieke belang van de bereikbaarheid van de BES-eilanden te borgen op Saba en Sint-Eustatius. Dat zou naar schatting tussen de 3,8 en 7,6 miljoen dollar per jaar kosten. Tegelijkertijd laat datzelfde onderzoek zien dat zonder overheidssteun tickets voor eilandbewoners onbetaalbaar dreigen te worden: rond de 400 dollar, hoorde ik net al. Of luchtvaartmaatschappijen stoppen simpelweg met vliegen omdat exploitatie niet rendabel is.

Voorzitter. Juist daar zit de kern van deze wetswijziging. Soms kan de markt het simpelweg niet alleen oplossen. Dan heeft de overheid de verantwoordelijkheid om basisbereikbaarheid te waarborgen. Met deze wet wordt dat mogelijk. Het rapport benadrukt bovendien dat de Bovenwindse Eilanden vrijwel volledig afhankelijk zijn van lucht- en zeevervoer. Waar in Europa alternatieven bestaan, zijn die er op de eilanden niet. Het is daarom goed dat we nu een juridische basis creëren die past bij de realiteit van de eilanden.

Voorzitter. D66 kijkt kritisch naar de impact van luchtvaart op klimaat en leefomgeving, maar juist daarom is het belangrijk om onderscheid te maken tussen groei van luchtvaart waar alternatieven bestaan en essentiële verbindingen waar die alternatieven ontbreken. Voor Saba en Sint-Eustatius gaat dit niet over weekendtrips of prijsvechters; het gaat over bereikbaarheid, bestaanszekerheid en verbondenheid binnen ons Koninkrijk. Wel vindt D66 het belangrijk dat publieke middelen doelmatig worden ingezet. Daarom horen bij een PSO duidelijke voorwaarden: betrouwbaarheid, betaalbaarheid voor bewoners, transparantie over subsidiebesteding en waar mogelijk verduurzaming van de operatie. Ik zag daarover al een amendement voorbijkomen. Ook moet goed gekeken worden hoe eilandbewoners daadwerkelijk profiteren van deze regeling, en niet alleen incidentele reizigers of toeristen. Dat hoorde ik mevrouw Tseggai en de heer Heutink ook al noemen.

Tot slot, voorzitter. Deze wetswijziging gaat uiteindelijk over iets groters dan luchtvaart alleen. Het gaat over de vraag of inwoners van Caribisch Nederland kunnen rekenen op dezelfde basale bereikbaarheid en verbondenheid als

mensen elders binnen ons Koninkrijk. Voor D66 is het antwoord daarop helder: die verantwoordelijkheid moeten we nemen.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dat leidt nog tot een vraag van de heer Graus.

De heer **Graus** (PVV):
De heer Köse kan gaan zitten. Ik ben het zojuist vergeten, omdat ik vannacht niet heb geslapen vanwege het Nederlands elftal.

De **voorzitter**:
Wat was u even vergeten?

De heer **Graus** (PVV):
Ik ben al 36 uur wakker. Ik ben vergeten mevrouw Zwinkels te feliciteren met haar maidenspeech. Ik vond het heel leuk; ik heb haar ouders gezien, en haar vader sprong zowat over de reling heen, zo enthousiast als hij aan het zwaaien was. Ik vond het jammer dat ze niet in de gastenloge hebben gezeten, want die is leeg. Het is onze zaal, dus ik vind eigenlijk dat de ouders en man van mevrouw Zwinkels in de gastenloge hadden mogen zitten. Ik wil u van harte feliciteren, en ik heb het al gezegd: welkom aan boord! Dat is heel toepasselijk in deze commissie. Veel geluk.

De **voorzitter**:
Het is ontzettend aardig van u, meneer Graus, om dat nog even te doen. We gaan vijftien minuten schorsen. Om 23.45 uur gaan we luisteren naar de beantwoording van de minister.

De vergadering wordt van 23.29 uur tot 23.45 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Ik heropen dit debat. We spreken over de wijziging van de Luchtvaartwet BES. De minister zal de gestelde vragen beantwoorden. Er is ook nog een viertal amendementen. Gaat u die in de eerste termijn of in de tweede termijn behandelen? Dat is altijd prettig om te weten.

Minister **Karremans**:
In de tweede termijn.

De **voorzitter**:
In de tweede termijn behandelen we de amendementen, oké. Dan gaan we nu, in de eerste termijn, luisteren naar de beantwoording van de vragen aan de minister.

Minister **Karremans**:
Dank, voorzitter. Laat ik allereerst zeggen: ik voel mee met de heer Graus, want ik ben ook al vanaf 3.00 uur afgelopen nacht wakker. Het is dus een lange dag aan het worden, zoveel is zeker.

Ik moet ook zeggen dat ik meevoel met het onderwerp van het debat van vandaag. De eerste en enige keer dat ik op Saba en Statia ben geweest, was in februari 2025. Ik was toen nog staatssecretaris van VWS. Daar werd mij door de gezaghebber, Jonathan Johnson, van wie het vandaag trouwens de laatste dag is als gezaghebber — morgen wordt zijn opvolger geïnstalleerd — verteld dat het voor heel veel mensen op Saba gewoon onbetaalbaar is om van het eiland af te komen. Iedereen die daar is geweest, weet hoe klein het is. Je moet ook voor je mentale gezondheid — daar was ik toen ook verantwoordelijk voor, bij VWS — echt af en toe van dat eiland af. Maar voor heel veel mensen was dat gewoon geen betaalbare optie. Toen heb ik hem beloofd dat ik me daarvoor hard ging maken bij minister Madlener en minister Beljaarts. Ik heb ze in zekere zin allebei opgevolgd daarna. Ik vond het wel geinig dat ik dit toen op mijn bureau kreeg. Ik dacht: kijk! Het kwam niet door mij, maar dit was wel een belangrijke maatregel die genomen moest worden door Den Haag, allemaal in het belang van de mensen op de eilanden. Het is dus terecht dat we het debat met elkaar hebben.

Daar laat ik het bij qua inleiding. Ik ga gewoon zo snel mogelijk door de vragen heen, voorzitter. Ik zal het zo kort mogelijk proberen te houden; dan gaan we kijken hoever we komen.

Allereerst de vraag van de heer Ceder over de evaluatie. Hij vond die zeven jaar te lang en vroeg hoe ik dit zie. Dat heb ik net nog even met onze mensen besproken. De gedachte daarachter is dat de regeling vijf jaar gaat gelden. Die regeling moet natuurlijk eerst afgerond zijn om die goed te kunnen evalueren. Dan heb je even twee jaar de tijd om die hele evaluatie op gang te brengen en na zeven jaar ben je er dan. Dat zit er dus achter. Daarom is de periode zeven jaar.

Dan was er de vraag hoe ik de monitoring voor me zie. De monitoring komt in een ministeriële regeling. Die wordt met de eilanden besproken. Om te komen tot deze eis zullen met de eilanden binnenkort de gesprekken al worden geopend.

Dan mevrouw Zwinkels. De vragen zitten door elkaar heen, maar ze komen echt allemaal aan bod. Mevrouw Zwinkels vroeg of ik bij de verdere uitwerking van de openbaredienstverplichtingen en eventuele aanbesteding nadrukkelijk oog kan hebben voor de mogelijkheden van elektrisch vliegen. Ik denk dat we allebei zijn geënthousiasmeerd door de opening van e-Smart Avia op Schiphol-Oost. Het antwoord is dus "ja". We gaan bekijken of we dat een goede plek kunnen geven.

Mevrouw Zwinkels vroeg ook of ik bereid ben om samen met de openbare lichamen van Bonaire, Saba en Sint-Eustatius met marktpartijen in gesprek te gaan over mogelijkheden voor pilots met elektrisch vliegen. Het antwoord daarop is "ja". Ze vroeg ook of ik bereid ben om de Kamer te informeren over de uitkomst van die gesprekken en over de kansen die ik zie om innovatie en bereikbaarheid met elkaar te verbinden. Ook daarop is het antwoord "ja".

De heer Ceder vraagt wanneer ik ga besluiten om wel of niet gebruik te maken van de wettelijke mogelijkheid voor de PSO. In principe doe ik dat na de zomer, dit najaar. De enige showstopper die ik zie, is dat de middelen niet

beschikbaar komen. Dat is dan nog de enige voorwaarde. Ik ben dus gewoon van plan om dit te doen, mits de middelen er ook zijn. De invulling is natuurlijk afhankelijk van de verkenning, waar we nu nog aan werken.

Dan de vraag hoe ik de begrippen "sociaal", "maatschappelijk" en "economisch" invul. Daarvoor wordt er gekeken naar de sociale, maatschappelijke en economische factoren zoals educatie, medische omstandigheden, emancipatie, politieke ontwikkeling, beschikbaarheid van essentiële producten en diensten, toerisme, arbeid, cultuur en relatie met familie en vrienden.

Dan de vraag of er een situatie mogelijk is waarin de PSO korter dan vijf jaar duurt. Dat zou kunnen, bijvoorbeeld als een partij die daarvoor wordt aangewezen, de afspraken niet nakomt. Dan kan je bijvoorbeeld eerder stoppen.

Ben ik het ermee eens dat tickets betaalbaar moeten zijn binnen de eilanden? Ik heb het net in mijn introductie al even gezegd: zij zijn heel erg afhankelijk van die verbinding, dus het is belangrijk dat we daar oog voor hebben.

Dan de vraag of ik kan toezeggen dat de stem van de eilandsraden wordt meegenomen. Volgens mij heb ik dit net ook gezegd: in de wet wordt voorgeschreven dat de PSO gemonitord moet blijven. De vormgeving van de monitoring zal in een ministeriële regeling plaatsvinden, zodat die in lijn is met de eisen uit deze regeling. Daar zullen de eilanden ook bij betrokken worden.

Welke redenen zijn om er gebruik te maken van de kanbepaling in de wet? De heer Heutink had het daar ook al even over. Dit is best wel een ingrijpend middel. Je grijpt direct in in de markt. Een dergelijke maatregel moet daarom alleen worden ingezet als die doeltreffend en effectief is.

Dan de vraag over de deelneming in Winair. "Dit was geen succesverhaal. Hoe wordt hier een vervolg aan gegeven?" In de evaluatie van de deelneming in Winair is aangegeven dat de bereikbaarheid van de BES niet voldoende wordt geborgd. Ook is aangegeven dat de Nederlandse Staat aandelen kan verkopen wanneer de wetswijziging een grondslag voor een PSO instelt en ik hier uitvoering aan heb gegeven door een PSO in te stellen. Voor een eventuele toekomstige PSO wordt de PSO periodiek gemonitord om ervoor te zorgen dat de bereikbaarheid wordt geborgd. Over de toekomst van Winair en het aandeelhouderschap van de Staat wordt later besloten.

Hoe krijgen de eilanden een rol en hoe wordt de Kamer geïnformeerd? Bij de voorbereidingen worden de eilanden betrokken. De Kamer wordt natuurlijk vervolgens geïnformeerd over het besluit dat we voornemens zijn om te nemen.

De heer Heutink vroeg hoe de openbaredienstverplichting gaat werken en of er een situatie komt waarin sprake is van jarenlange subsidieverstrekking om de openbaredienstverplichting te laten werken. Hoelang gaat de tijdelijke subsidiëringsmaatregel door? Een PSO geldt voor ten hoogste vijf jaar. Die kan wel verlengd worden, maar dat moet je dan elke keer doen. De duur is dus vijf jaar. Het is een tijdelijke maatregel.

"Nederland heeft een minderheidsdeelneming in Winair. Is dat gedaan om de continuïteit te waarborgen? Moeten de aandelen op een gegeven moment niet gewoon verkocht worden en moeten we niet voor de optie van een openbaredienstverplichting gaan?" Zoals ik net al zei, wordt hier op een later moment over besloten.

"Er is een structurele subsidie nodig voor een PSO. Hoe zorgen we ervoor dat die niet permanent wordt?" Als een PSO wordt ingesteld, dan zal daar een subsidie voor nodig zijn. Dit is een tijdelijke maatregel voor max vijf jaar.

Een vlucht van Saba of Sint-Eustatius naar Sint-Maarten kost 400 dollar. Dat is een vlucht van 15 minuten en 30 kilometer. Je betaalt hetzelfde bedrag voor een vlucht van Amsterdam naar Dubai. Het contrast is groot. Hoe kan het dat het zo duur is, gelet op de winst die Winair boekt? Het zijn routes met hoge kosten. Dat werd al gezegd. Het is een klein vliegtuig en er zijn hoge kosten. Je moet bijvoorbeeld nog steeds het salaris van de piloot betalen. Het betreft ook een kleine schaal, in tegenstelling tot andere lijnen. Het zijn dunne lijnen, zoals gezegd.

Dan de vraag hoe wordt voorkomen dat er een structurele afhankelijkheid van overheidssubsidies ontstaat. Nogmaals, het zijn tijdelijke maatregelen. Het luchtvervoer tussen de landen van het Koninkrijk is vrij, maar wanneer het echt nodig is kan er met een PSO tijdelijk worden ingegrepen om de continuïteit, de regelmaat, de prijzen of de minimumcapaciteit te waarborgen op vitale routes. Periodieke evaluatie en afstemming met andere landen van het Koninkrijk moeten verzekeren dat een PSO niet onnodig gerekt wordt.

Hoe weet ik zeker dat we hier niet over een aantal jaar, nadat we miljoenen aan subsidies hebben verstrekt, opnieuw maatregelen staan te bespreken omdat deze methode niet gewerkt blijkt te hebben? Het is een tijdelijke maatregel die gewoon wordt geëvalueerd, waarover we het net al hadden.

De heer Heutink is ook kritisch op het kostenplaatje. "De belastingbetaler kan hier niet eindeloos voor opdraaien. Kan er gekeken worden naar het differentiëren tussen inwoners en niet-inwoners?" Zeker. Er is breder gevraagd of we het alleen voor eilandbewoners of ook voor toeristen moeten doen. Ik snap die vraag, maar ik denk dat de eilandbewoners daar wel anders naar kijken. Het is mijn ervaring, toen ik met ze sprak, dat er juist door die hele hoge tickets geen Amerikaanse toeristen voor een dag naar Saba komen om de natuur te bekijken. Een heel groot deel van de economie op Saba bestaat uit het verkopen van eten en drinken en het zorgen voor toeristische attracties. Dit is dus juist van belang voor de economische vitaliteit, die ook weer samenhangt met de totale bestaanszekerheid. Maar nogmaals, dit zit in de verkenning. We bekijken dit allemaal. Ik ben het er gelijk mee eens dat dit gevolgen heeft voor de kosten, maar die scenario's zitten er allemaal in, van alleen eilandbewoners tot en met toeristen.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Stel dat ik een motie wil indienen die de minister vraagt om scenario's uit te werken waarin tariefdifferentiatie bestaat tussen eilandbewoners en niet-eilandbewoners. Kan de minister dit nu al toezeggen of moet ik die motie alsnog indienen?

Minister **Karremans**:
Nee, dat is precies wat we aan het doen zijn. Exact, ja. Dus ik kan de heer Heutink op zijn wenken bedienen dat we dat uitwerken en dat we die verschillende scenario's hebben.

De **voorzitter**:
Dat loopt.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Dat scheelt weer een motie, voorzitter. Fantastisch!

De **voorzitter**:
Nou, daar hebben we er al genoeg van gehad vanavond.

Minister **Karremans**:
Dit is regeldruk schrappen in de praktijk.

Mevrouw **Tseggai** (PRO):
Ik heb een verhelderende vraag. Het is een beetje laat, dus ik moet af en toe even checken. Begrijp ik het goed dat in die verkenning van die differentiatie ook eventuele effecten op toerisme of de economie worden meegenomen?

Minister **Karremans**:
Ja, om een goede afweging te maken kijken we wat dat oplevert voor de eilanden. Natuurlijk kijken we niet alleen naar wat het kost maar ook naar wat het oplevert voor de leefbaarheid op de eilanden, in algemene zin.

Dan de vraag over dat Sint-Maarten geld verdient als aandeelhouder van een grote doorvoerluchthaven, geen Nederlandse subsidie en of daar een heleboel geld vandaan gaat komen. Ja, Sint-Maarten is eigenaar van die luchthaven en zij mogen daar ook gewoon ... Het is een autonoom land binnen het Koninkrijk en de luchthaven mag zijn eigen havengelden bepalen. Dat is nou eenmaal het geval.

Dan een vraag van mevrouw Tseggai ... Eigenlijk is die vraag over eilandbewoners ten opzichte van toeristen, niet-eilandbewoners, al beantwoord.

Dan de vraag of ik denk dat de bedragen die ik in de PSO wil gaan opnemen voor alle inwoners van de eilanden, betaalbaar genoeg zijn; kan ik onderbouwen waar de bedragen op gebaseerd zijn? In het onderzoek dat we op dit moment uitvoeren, zijn dus ook die verschillende scenario's uitgewerkt. Daarin zitten ook verschillende maximumticketprijzen. Dus daar kan je ook nog in kiezen. Daarnaast gaan we ook met de eilanden in gesprek over de mogelijke PSO. Daar zullen we dus ook nog met de eilanden over spreken. Maar ik zeg er wel bij: de middelen zijn er nog niet. Daar zijn we nog mee bezig, dus dat moeten we natuurlijk ook nog regelen.

Dan de vraag of ik kan aangeven of het voorliggende wetsvoorstel en de ministeriële regeling het mogelijk maken dat eilandbewoners die naar een medische afspraak moeten, aanspraak kunnen maken op een noodvoorziening als zij de nieuwe prijzen niet zouden kunnen betalen. Medische vluchten — daar was ik als staatssecretaris van VWS ook verantwoordelijk voor — zijn erg belangrijk, maar worden altijd gratis gedaan. Ze kunnen altijd gewoon kosteloos voor een medische aandoening, een operatie of anderszins van het eiland worden gehaald. Op Statia hebben ze zelfs een 24/7-helikopterdienst met Canadese piloten. Ook op Saba is dat natuurlijk geregeld.

Mevrouw **Tseggai** (PRO):
Misschien stelde ik mijn vraag niet helemaal duidelijk. Wat ik eigenlijk bedoel, is het volgende. Er kunnen natuurlijk ook medische gevallen zijn waarmee je niet per se op een medische vlucht hoeft maar wel naar de dokter moet. Hoe zorgen we ervoor dat in die gevallen het voor mensen ook nog steeds betaalbaar is en dat ze aanspraak kunnen maken op een noodvoorziening en dat er niet wordt gezegd: de ticketprijzen zijn nu lager, dus ... Als de minister mijn vraag zo begrijpt.

Minister **Karremans**:
We hebben onder andere Saba Cares op het eiland. Op Statia hebben we de Fundashon Mariadal. Dus daar wordt zorg verleend. Er komen ook artsen eens in de zoveel tijd, als het nodig is, bijvoorbeeld vanuit Sint-Maarten naar de eilanden toe om daar zorg te verlenen. Als het niet nodig is, worden mensen gewoon geëvacueerd. Als het voor medische aandoeningen is en het medisch noodzakelijk is, worden ze, om wat voor reden dan ook, altijd voorzien van medische zorg.

Dan de veerbootverbinding. Dat is de laatste vraag die ik heb. Daar wordt nu een visie voor opgesteld door BZK. Voor de continuering van de veerdienst tussen de Bovenwindse Eilanden heeft het ministerie van BZK voor 2026-'27 1,5 miljoen beschikbaar gesteld. Er is onlangs ook een motie aangenomen voor de staatssecretaris van BZK om voor de begrotingsbehandeling — dat zal dus nog dit najaar zijn — te komen met een visie over de openbare veerverbindingen. Dus daar wordt aan gewerkt.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Ik kijk even rond of alle vragen zijn beantwoord. Dat is inderdaad het geval. Dan gaan we gelijk door naar de tweede termijn. De amendementen komen in de tweede termijn, zeg ik nog even richting de heer Ceder. Dan beginnen we met ... Heeft u een vraag? Nee. Ik nodig mevrouw Zwinkels uit voor haar bijdrage in tweede termijn. Heeft u die? Hoeft niet hoor, mag wel.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA):
Nee, ik heb mijn amendementen eerder vandaag al ingediend. Ik heb geen inbreng voor de tweede termijn.

De **voorzitter**:
Oké. Dan de heer Ceder voor zijn tweede termijn.

De heer **Ceder** (ChristenUnie):
Dank u wel, voorzitter. Ik houd het kort. Ik wacht de appreciaties af. Ik heb de minister wat horen zeggen over de monitoring en het meenemen van de input uit de Caribische landen. Als ik dat als een toezegging kan noteren, dus dat we ook een terugkoppeling krijgen over wat er voortvloeit

uit de input, hoef ik daar geen amendement over in te dienen. Dan kan ik het amendement intrekken. Ik zie de minister knikken. Daarom trek ik het amendement op stuk nr. 10 in. Dat scheelt weer administratie.

De **voorzitter**:
Het amendement-Ceder (stuk nr. 10) is ingetrokken.

De heer **Ceder** (ChristenUnie):
Voorzitter. Ten aanzien van Winair heb ik nog wel een motie. Het lijkt me belangrijk dat we iets van toekomstperspectief gaan ontwikkelen op dit punt, want het loopt nog niet lekker.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat volgens het onderzoek Evaluatie beleidsdeelneming Winair de invulling van het aandeelhouderschap in Winair niet bijdraagt aan een betere borging van het publieke belang en het instrument van beleidsdeelneming in het geval van Winair niet geschikt is gebleken voor betaalbare vliegtarieven en vliegverbindingen in Caribisch Nederland;

overwegende dat via voorliggend wetsvoorstel het kabinet instrumenten in handen heeft tot het instellen van een openbaredienstverplichting;

verzoekt de regering een handelingskader op te stellen ten aanzien van de Nederlandse belangen in Winair,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Ceder.

Zij krijgt nr. 14 (36862).

De heer **Ceder** (ChristenUnie):
Voorzitter. Ik zou heel graag willen dat het pakket van eisen voor een aanbesteding er dit jaar nog komt. De minister liet doorschemeren dat het nog afhangt van de middelen. Dat is altijd zo. De middelen zijn wat mij betreft relatief klein ten aanzien van de uitdagingen die we hier in Nederland hebben. Volgens mij is het een kwestie van politieke wil. Wat ons betreft wordt dat, als het door de Tweede en Eerste Kamer is, dit jaar nog uitgezet, omdat de eilanden er al jaren om vragen. Daarom heb ik de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat luchtvervoer bij dunbevolkte gebieden van essentieel belang is om de sociale, maatschappelijke en economische ontwikkelingen in stand te houden dan wel op gang te brengen;

overwegende dat er al onderzoeken lopen naar verschillende opties van een openbaredienstverplichting op routes van Saba en Sint-Eustatius naar Sint-Maarten;

overwegende dat met voorliggend wetsvoorstel de wettelijke grondslag wordt gecreëerd voor het instellen van een openbaredienstverplichting;

verzoekt de regering om een inspanningsplicht om gebruik te maken van de wettelijke mogelijkheid en met een pakket van eisen voor een aanbesteding of een PSO voor het einde van het jaar te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Ceder en Tseggai.

Zij krijgt nr. 15 (36862).

De heer **Ceder** (ChristenUnie):
Mevrouw Tseggai staat nog niet onder de motie, dus ik vroeg me af of haar naam er nog bij gezet kan worden. Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank aan de heer Ceder. De heer Heutink is twee minuten geleden een jaar ouder geworden. Van harte!

(Geroffel op bankjes)

De **voorzitter**:
Leidt dat tot de eerste motie in uw nieuwe levensjaar?

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Dank voor het applaus. Dat krijg ik niet vaak. Ik ben ook een jaar wijzer. Ik heb geen moties. Ik wil de minister bedanken.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Maak er een mooie dag en een mooi jaar van. Mevrouw Tseggai ziet af van haar tweede termijn, de heer Graus, mevrouw Van Eijk en de heer Köse ook. We gaan twee minuten schorsen en dan gaan we naar de appreciatie van de amendementen en de moties. Ik schors voor twee minuten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:
Ik heropen het debat en geef de minister het woord voor de tweede termijn.

Minister **Karremans**:
Dank, voorzitter. Allereerst moet ik iets corrigeren, want Fundashon Mariadal is Bonaire. Ik haalde dat even door

elkaar. Het is gewoon de Statia Health Care Foundation. Ik ben blij dat niemand mij corrigeerde op dat punt en dat ik dat even zelf kan doen. Dat is hoe het zit. Dan is dat voor de notulen weer geregeld.

Dan kom ik bij de moties die zijn ingediend. Allereerst is er de motie op stuk nr. 14, van de heer Ceder, over het handelingskader van Winair. Die kan ik inderdaad oordeel Kamer geven.

De motie op stuk nr. 15 had het over politieke wil. Nou, ik heb zeker politieke wil en ik wil me er zeker voor inspannen. Dat proces is natuurlijk wel gaande, maar die kanttekening kent de heer Ceder. Met die opmerking kan ik 'm ook oordeel Kamer geven.

Dan de amendementen.

De **voorzitter**:
Sorry, de moties op de stukken nrs. 14 en 15 krijgen oordeel Kamer.

Minister **Karremans**:
Ja, met die opmerking dat het een inspanningsverplichting is, natuurlijk.

Dan zit ik ondertussen mijn administratie even bij te werken. Dat is dan de motie op stuk nr. 7 …

De **voorzitter**:
Het amendement.

Minister **Karremans**:
Sorry, ja, het amendement op stuk nr. 7. Dat beschouw ik als ondersteuning van mijn beleid, dus dat kan ik oordeel Kamer geven.

De motie op stuk nr. 10 is volgens mij ingetrokken vanwege de toezegging.

De **voorzitter**:
Klopt.

Minister **Karremans**:
Dan is de motie op stuk nr. 12 ook oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 13 is ook oordeel Kamer.

Amendement, excuus! Waar ik "motie" zei, moet het amendement zijn. Stop de tijd.

De **voorzitter**:
Ja, dus het amendement op stuk nr. 12 over de monitoring krijgt oordeel Kamer. Het amendement op stuk nr. 13 over de duurzaamheidsaspecten krijgt ook oordeel Kamer.

Daarmee zijn we aan het einde gekomen van dit debat.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Dan nog even over de stemmingen. Misschien is het goed om dat even aan de interruptiemicrofoon te zeggen, meneer Ceder. Als we het doen zoals we het doen, stemmen we na het zomerreces, maar meneer Ceder heeft een voorstel.

De heer **Ceder** (ChristenUnie):
Ja, voorzitter. De bedoeling achter dat we hier tot 0.05 uur staan — mijn complimenten, overigens, aan de mensen die hebben moeten doorwerken — was om het voor het reces in stemming te kunnen brengen, waardoor de Eerste Kamer er op tijd mee aan de slag kan en je de openbare aanbesteding in het najaar kan uitzetten. Mijn verzoek is dus om hier donderdag over te stemmen. Er zijn een aantal amendementen die allemaal oordeel Kamer hebben, dus die zijn volgens mij ook niet zo spannend. Wat mij betreft kunnen we dus allemaal tegelijkertijd over zowel de amendementen als het wetsvoorstel stemmen, tenzij iemand daar bezwaar tegen heeft.

De **voorzitter**:
Ja, dan is het wel prettig als u even bevestigt dat u dat steunt. Sorry daarvoor. Ik zie geknik, geknik, geknik en geknik. Dan zeg ik even hardop dat er brede steun is in de Kamer en bij de aanwezigen voor stemmingen aanstaande donderdag, over zowel de amendementen als de wet en de moties in enen. Ja? U gaat er zelf over. We vinden allemaal dat we dat zo moeten doen, dus dan doen we dat zo. Meneer Heutink.

De heer **Heutink** (Groep Markuszower):
Als het even kan in de middag stemming.

De **voorzitter**:
Ja, dat zal wel het geval zijn, denken wij. Ja, we geven het door.

Dank aan de minister. Dank voor uw bijdragen. Een hele fijne en rustige nacht gewenst.