

Het is van groot belang dat dit onderwerp na 13 jaar (anno 2024) de vraag aan het volk wordt voorgelegd, zodat zij de mogelijkheid krijgen via deze weg om hun inbreng te geven door middel van uitleg over het doel van een toekomstige wetswijziging van de Luchtvaartwet BES met betrekking tot de grondslag openbare dienstverplichting beter bekend onder de term van "Public Service Obligation (PSO)".

In dit geval wordt niet alleen gekeken naar de vier genoemde voorwaarden, maar meer naar de situatie waarmee de overzeese (Caribische) gebiedsdelen al jaren kampen, om een bredere invalsvolk te krijgen voor een effectieve en efficiënte implementatie en uitvoering van oplossingen.

De hieronder benoemde toelichtingen (bestaande uit Toekomst, Actualiteit, Uitdaging en Referenties om mee te nemen) worden nader uitgelegd:

- **Toekomst**
(Maximumticketprijs van vluchten)

Het waarborgen van betaalbare connectiviteit (openbare dienstverplichting) en toegang tot lucht- en zeevervoer (medisch transport) tussen de eilanden voor lokale bewoners is essentieel, ondanks het armoedebeleid en de invloed op het welvaartseffect. Echter, door de inflatie en economische ontwikkelingen zal deze invloed de transportsector duurder maken/worden?

- **Actualiteit**
(Continuïteit van vluchten)

Het onderwerp Public Service Obligation (PSO) onderwerp staat na 13 jaar nog steeds op een bevroren stand qua uitvoering, waarbij het klimaat (temperatuur) van overzeese (Caribisch) gebiedsdelen een verlamdend impact heeft!

- **Uitdaging** "Geografisch en Administratief"
(Minimaal aantal van vluchten/het aantal stoelen per vlucht, continuïteit van vluchten, Maximumticketprijs van vluchten)

- **Een infrastructuur van verdeelde Luchtruimtes**

Sinds 10-10-2010; Meer processen => Meer afstemming => Meer operationele kosten => Vaker vertraging op procesmatig gebied => Streven naar duidelijke overeenstemmingen (Robuuste overeenkomst/Wetswijzigingsbeleid).

- **"Copy paste"-beleid risico voor de partners binnen het Koninkrijk.**

Nadruk waarbij de omvang en structuur elkaars doelen op korte, midden-, en lange termijn overschrijdt.

- **Referenties om mee te nemen**

- **Bron artikel** (30 Augustus 2019) over Peter Hartman:
<https://bonaire.nu/2019/08/30/peter-hartman-den-haag-aan-zet-inzake-betaalbare-vliegtickets/>

Wat dat betreft schaar ik mij volledig achter de conclusies van onderzoeksbureau SEO, die concludeert dat de routes vanaf de eilanden simpelweg te 'dun' zijn om op commerciële basis echt levensvatbaar zijn".

Als de markt fundamenteel en structureel niet functioneert, functioneert ook geen enkele maatschappij op de korte of langere termijn".

"Wij hebben als commissie goed gekeken naar wat Frankrijk doet in haar overzeese gebiedsdelen. Daar worden bepaalde routes, die onder normale omstandigheden niet levensvatbaar zijn, door de Franse overheid gesubsidieerd". Wij denken als commissie dat de problematiek op de eilanden op dezelfde manier aangepakt zou moeten worden.

Het is daarbij belangrijk dat er een aantal goede, gedegen en betrouwbare partners is, waarmee kan worden samengewerkt", aldus Hartman.

- **Bron rapport** (Mei 2023) SEO Economisch Onderzoek (SEO-rapport 2023-40A)
<https://www.seo.nl/wp-content/uploads/2023/06/2023-40A-Rapport-Impact-PSO-Bovenwindse-Eilanden.1.pdf>
- **Bron notitie** (12 Mei 2023) SEO Economisch Onderzoek (SEO-notitie 2023-50)
<https://www.seo.nl/wp-content/uploads/2023/06/2023-50-Notitie-PSO-Bovenwindse-Eilanden.pdf>

Concluderend Observatie

Deze materie zal in de huidige structuur binnen het Koninkrijk altijd verschillen van interpretatie opleveren.

Als er eenmaal de duidelijkheid komt over wat verwacht wordt, namelijk het belang van de overzeese (Caribische) gebiedsdelen en de inbreng van elke overheid met betrekking tot hun toezegging, zal de toekomstige wetswijziging van de Luchtvaartwet BES over dit onderwerp een concrete waarborging krijgen. Dit zal resulteren in een gezamenlijk beleid dat traceerbaar is en kan dienen als referentie voor de besluitvorming.