

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/196158

Uw kenmerk

2021Z12364

Bijlage(n)

1 : O verzicht
aandeelhoudersbevoegd-
heden

Datum 17 augustus 2021
Betreft Beantwoording Kamervragen over het bericht Winair
bungelt aan randje faillissement

Geachte voorzitter,

Mede namens de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties bied ik u de antwoorden aan op de vragen die uw Kamer heeft gesteld ten aanzien van het bericht "Winair bungelt aan randje faillissement".

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht "Winair bungelt aan randje faillissement"? Wat is uw reactie op dit bericht?¹

Antwoord 1

Ja, ik ben bekend met het bericht.

Vraag 2

Wat zouden de gevolgen zijn van een faillissement van Winair voor de bereikbaarheid van de Caribische delen van het Koninkrijk, onder meer Saba?

Antwoord 2

Winair is de enige lijnvluchtaanbieder die reguliere vluchten aanbiedt naar Saba en Sint Eustatius. Mocht Winair failliet gaan, dan vinden er (voorlopig) geen lijnvluchten plaats naar deze eilanden, hooguit charters. Daarmee komt de bereikbaarheid van Caribisch Nederland onder druk te staan.

Vraag 3

Wat zouden de gevolgen van een faillissement van Winair in financiële zin zijn voor Nederland?

Antwoord 3

Nederland heeft 10.000 aandelen in Winair (7,95%) met een nominale waarde van USD 560.000 die kosteloos zijn verkregen en daarom voor € 0 op de balans staan. Afschrijving ervan zou de balans dus niet beïnvloeden. De hangar van Winair geldt

¹ Antilliaans Dagblad, 29 juni 2021, Winair bungelt aan randje faillissement
(<https://antilliaansdagblad.com/sint-maarten/23885-winair-bungelt-op-randje-van-faillissement>)

als onderpand als het bedrijf de hypothecaire lening van USD 3 mln., die zij met de Nederlandse Staat afsloot in 2020, niet kan terugbetalen. De boekwaarde is getaxeerd op USD 6 mln., en de executiewaarde op USD 4,5 mln. Daarom is de verwachting dat bij een faillissement van Winair de hangar voldoende opbrengt om de lening terug te betalen. Indien Winair failliet gaat, is inzet van de Rijksoverheid mogelijk nodig om te zorgen dat Saba en Sint Eustatius bereikbaar blijven.

Vraag 4

Bent u het met de stelling eens dat Winair van groot belang is voor de verbindingen tussen en naar de Caribische delen van het Koninkrijk?

Antwoord 4

Winair is op dit moment de enige luchtvaartmaatschappij die reguliere verbindingen verzorgt tussen Sint Maarten en Saba; en tussen Sint Maarten en Sint Eustatius.

Vraag 5

In hoeverre klopt het dat Winair opnieuw in onderhandeling is met Nederland voor aanvullende financiële steun? Wat is de financieringsbehoefte voor de komende periode? Wat is de stand van zaken met betrekking tot Winair en de eventuele onderhandelingen en welke voorwaarden worden daar dan eventueel aan verbonden? En hoe wordt, indien er aanvullende steun zou komen, geborgd dat het geld goed wordt ingezet, en is er dan ook weer sprake van onderpand?

Antwoord 5

Winair heeft een steunverzoek ingediend bij de Nederlandse Staat. Dat is door het ministerie van EZK behandeld middels het daarvoor opgestelde afweegkader steunverzoeken individuele bedrijven. Het EZK-projectteam dat zich hiermee bezighoudt, meldde in juni 2021 dat Winair een financieringsbehoefte heeft van enkele miljoenen Amerikaanse dollars. Het is primair aan de grootaandeelhouder Sint Maarten om steun te overwegen. Op dit moment is steun vanuit Nederland (nog) niet aan de orde. Vanwege het Nederlandse belang in de bereikbaarheid van Saba en Sint Eustatius houden wij een vinger aan de pols.

Vraag 6

Welke financiële steun heeft Winair in de afgelopen tijd, in verband met de coronacrisis, vanuit Nederland ontvangen, en eventueel ook in de periode pre-corona? Hoe is dit geld ingezet? Hoe is gewaarborgd dat dit geld op een goede manier is ingezet? Waarom was dit geld uiteindelijk niet voldoende? Hoe zit het met het luchthavengebouw van Winair als onderpand? Hoe is de governance en bestuur geregeld van Winair, ook vanuit de positie als beleidsdeelneming vanuit Nederland?

Antwoord 6

Winair heeft – sinds Nederland de staatsdeelneming in 2010 ten dele van het land Nederlandse Antillen overnam tot aan december 2020 - nooit geld van de Nederlandse overheid ontvangen. Dat kunt u ook terugzien in het Jaarverslag Staatsdeelnemingen. In december 2020 besloot de Rijksoverheid om - naar aanleiding van de COVID-19-pandemie – wel noodsteun te verstrekken in de vorm van een hypothecaire lening, zodat het bedrijf zijn voornaamste schuldeisers en de salarissen van zijn personeel kon betalen. Deze noodsteun is verstrekt vooruitlopende op een definitieve financieringsoplossing. Het is primair aan de

grootaandeelhouder Sint Maarten om steun te bieden. Een beslissing over Nederlandse steun heeft het kabinet nog niet genomen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Winair heeft van de Nederlandse overheid behalve de hypothecaire lening geen verdere COVID-steun ontvangen. De hangar dient als onderpand voor de hypothecaire lening.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2021/196158

Informatie over de governancestructuur van Winair wordt jaarlijks gepubliceerd in het jaarverslag staatsdeelnemingen. Voor de volledigheid heb ik de bevoegdheden van het Rijk als aandeelhouder als bijlage toegevoegd.

Vraag 7

Welke toekomstvisie heeft dan wel ziet u voor beleidsdeelneming Winair?

Antwoord 7

Op dit moment evalueer ik de staatsdeelneming in Winair. Naar aanleiding daarvan wordt bezien of dit instrument nog altijd het meest geschikt is om het publieke belang van de bereikbaarheid van Caribisch Nederland te borgen. Zodra daarover meer bekend is, zal ik uw Kamer informeren. Naar verwachting is dit later dit jaar.

Vraag 8

Wat is de stand van zaken van de plannen voor de ferryverbinding tussen de bovenwindse eilanden, die medio 2021 van start zou gaan? Welke vertraging heeft dit opgelopen door de coronacrisis?

Antwoord 8

Het aanbestedingstraject voor de veerdienst is inmiddels door Saba en Sint Eustatius gestart. Eventueel geïnteresseerde marktpartijen hebben zes weken de tijd om een voorstel in te dienen. De verwachting is dat medio augustus de selectie kan plaatsvinden en dat vervolgens het aanbestedingstraject kan worden afgerond. Het project heeft door de coronacrisis hoofdzakelijk vertraging opgelopen doordat onduidelijk was wanneer de reisbewegingen dermate zouden aantrekken dat het opportuun zou zijn om de veerdienst op te starten.

Vraag 9

Kunt u garanderen dat de ferryverbinding van start kan gaan, zodra de eilanden weer open gaan, zodat het toerisme weer volop van start kan gaan?

Antwoord 9

Of de veerdienst daadwerkelijk van start kan gaan is met name afhankelijk van het vinden van een geïnteresseerde en geschikte marktpartij om de veerdienst te exploiteren. Indien het aanbestedingstraject succesvol verloopt en een geschikte kandidaat zich aandient, is de verwachting dat in november/december dit jaar de veerdienst van start kan gaan.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga