

Vergaderjaar 1994–1995

23 900 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1995

Nr. 24

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 13 februari 1995

Op verzoek van de Minister voor Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse Zaken neem ik gaarne de beantwoording op mij van de vraag die tijdens de behandeling van diens begroting in de Tweede Kamer is gesteld door het lid Te Veldhuis. De vraag betreft **het luchtvaartverkeer tussen de delen van het Koninkrijk.**

De kwestie van de liberalisatie van het luchtverkeer tussen de delen van het Koninkrijk speelt reeds enkele jaren. De discussie erover is eerst in 1992 en opnieuw in 1994 intensiever geworden, naar aanleiding van de aanvraag van Air Holland om chartervervoer te mogen verrichten tussen Nederland en de Nederlandse Antillen respectievelijk Aruba.

Zoals u waarschijnlijk bekend is, dient er over het uitvoeren van charters door andere dan de aangewezen maatschappijen (i.e. KLM en ALM respectievelijk Air Aruba) overeenstemming te bestaan tussen de betrokken delen van het Koninkrijk.

Mijn voorgangster heeft in 1992 besloten om de aanvraag van Air Holland voor toestemming voor een charter voor Van der Valk af te wijzen na intensief overleg hierover met de regering van de Nederlandse Antillen.

Ook over de laatste aanvraag van Air Holland is diverse malen overleg gevoerd met de Nederlandse Antillen en met Aruba. Daarbij is zowel door mijn voorgangster, als uitdrukkelijk ook door mijzelf, aangegeven dat Nederland voorstander is van liberalisatie van de luchtvaartmarkt tussen de Koninkrijksdelen. Ik onderschrijf uw uitgangspunt dan ook volledig.

Ik heb dit zelf eind vorig jaar tijdens een ontmoeting met mijn Arubaanse collega Croes, nog eens herhaald. De Arubaanse regering heeft echter – om haar moverende redenen – grote aarzelingen bij toelaten van meer maatschappijen op de route tussen Nederland en Aruba. Overwegingen daarbij zijn onder meer: de noodzaak van reguliere verbindingen tussen Nederland en Aruba; de overlevingskansen van Air

Aruba; de exclusiviteit van het toerisme op het eiland, dat verstoord wordt bij opkomst van massatoerisme. Bovendien heeft KLM op Arubaans verzoek de mogelijkheid voor tour-operators om «charterachtige» overeenkomsten met KLM te sluiten uitgebreid, waardoor de behoefte aan extra charters ten behoeve van het toerisme sterk is afgenomen.

Ik heb derhalve moeten constateren dat een belangrijke voorwaarde voor het toelaten van andere dan de aangewezen maatschappijen in het geval van Aruba ontbreekt. Ik heb dat aan Air Holland meegedeeld. Daarnaast ben ik er eind 1994 toe overgegaan om een nieuw luchtvaartprotocol met Aruba te ondertekenen.

Met de Nederlandse Antillen zal op korte termijn eveneens concluderend overleg worden gevoerd. Ook in die richting heb ik aangegeven voorstander te zijn van liberalisatie. Ik verwacht echter dat mijn Antilliaanse ambtgenoot Chance langs dezelfde lijnen zal redeneren als Minister Croes van Aruba. Dat zou betekenen dat ook in het geval van de Antillen de noodzakelijke voorwaarde ontbreekt voor het liberaliseren van de markt.

De hierdoor ontstane situatie is – gezien het uitgangspunt van liberalisatie, dat ik met u deel – niet erg bevredigend te noemen. Echter, daar waar zulke belangrijke beleidsbeslissingen onderdeel vormen van wederzijdse toestemming, is het soms onvermijdelijk dat principes moeten wijken. In zulke gevallen dient gezocht te worden naar andere mogelijkheden om het doel van de liberalisatie (in dit geval prijsverlaging voor de consument en bevordering van het toerisme) te bewerkstelligen. Ik ben van mening dat de charterachtige constructie die de KLM met een groot aantal touroperators heeft afgesproken, dat doel dicht nadert.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben ingelicht.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink