

Vergaderjaar 1999–2000

## 26 800 IV

### Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van Koninkrijksrelaties (IV) voor het jaar 2000

#### Nr. 13

#### VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 8 februari 2000

De vaste commissie voor Nederlands-Antilliaanse en Arubaanse Zaken<sup>1</sup> heeft op 27 januari 2000 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris G.M. de Vries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over **het luchtvaartprotocol met de Nederlandse Antillen** (NAAZ-99-91/VW-99-1117).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

#### Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Van der Knaap** (CDA) vroeg of uit het in de Staatscourant verschenen bericht over dit luchtvaartprotocol inderdaad kan worden afgeleid dat maatschappijen uit derde landen aan het luchtverkeer op de route tussen Schiphol en de Nederlandse Antillen mogen deelnemen, op voorwaarde dat daartoe eerst onderhandelingen plaatsvinden. Zo ja, is de Nederlandse overheid daadwerkelijk van plan die buitenlandse maatschappijen rechtstreeks op deze route te laten vliegen, met charters dan wel met lijnverbindingen? Dit zou tegemoetkomen aan de al sinds jaren ondernomen pogingen tot liberalisatie van de luchtverbinding Schiphol–Curaçao.

De huidige monopoliepositie van de KLM leidt ertoe dat de tarieven kunstmatig hoog worden gehouden. Ook de rechtstreekse chartervluchten van Martinair zijn duurder dan de charters van deze luchtvaartmaatschappij naar andere Caribische landen. Daarentegen is een vliegreis naar Curaçao via Miami bij Martinair honderden gulden goedkoper dan een rechtstreekse vlucht. Dit lijkt een reactie op de goedkopere tarieven van Sobelair en Condor, die veel Nederlanders ertoe brengen via Brussel of Duitsland naar de Nederlandse Antillen te vliegen. Het is in het belang van de Nederlandse Antillen dat de vliegprijzen voor reizen vanuit en naar Nederland omlaag gaan. Hoe lager het tarief, hoe groter de kans dat de Nederlandse toerist voor een vakantie op de Antillen zal kiezen, een ontwikkeling die, gelet op de huidige financieel-economische situatie op de Nederlandse Antillen, door Nederland zou moeten worden gestimuleerd. Bij de Nederlandse mededingingsautoriteit (NMA) zijn tientallen klachten ingediend tegen zowel KLM, als Martinair, over misbruik van monopoliepositie. De heer Van der Knaap had uit correspondentie begrepen dat het de bedoeling was dat de NMA in oktober 1999 een uitspraak zou doen. Tot

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Terpstra (VVD), Te Veldhuis (VVD), Ter Veer (D66), Rosenmöller (GroenLinks), voorzitter, Scheltema-de Nie (D66), ondervoorzitter, Van Middelkoop (GPV), Bijleveld-Schouten (CDA), Zijlstra (PvdA), Van Zijl (PvdA), Van der Hoeven (CDA), Van Oven (PvdA), Oudkerk (PvdA), Rijpstra (VVD), De Graaf (D66), Dankers (CDA), Van der Knaap (CDA), Karimi (GroenLinks), Gortzak (PvdA), Bussemaker (PvdA), Balkenende (CDA), Van Bommel (SP), Albayrak (PvdA), E. Meijer (VVD), Brood (VVD) en Van Baalen (VVD).

Plv. leden: Bailemans (VVD), Oplaat (VVD), Van den Berg (SGP), Van Gent (GroenLinks), Van Vliet (D66) Rouvoet (RPF), Van de Camp (CDA), Valk (PvdA), Swildens-Rozendaal (PvdA), Van Wijmen (CDA), Koenders (PvdA), Timmermans (PvdA), Weisglas (VVD), Dittrich (D66), Hillen (CDA), Stroeken (CDA), Oedayraj Singh Varma (GroenLinks), Duivesteijn (PvdA), De Cloe (PvdA), Atsma (CDA), Marijnissen (SP), De Boer (PvdA), Van den Doel (VVD), Luchtenveld (VVD) en O. P. G. Vos (VVD).

op heden is echter niets van de NMA hierover vernomen. Hij verzocht de minister om bij de NMA te informeren wanneer het onderzoek naar dit vermeende misbruik van monopoliepositie wordt afgerond.

De heer **Rijpstra** (VVD) sprak mede namens mevrouw Scheltema-de Nie van D66, die verhinderd was het overleg bij te wonen.

Is het wel eens voorgekomen dat het parlement op de Antillen een luchtvaartprotocol heeft afgekeurd, zo vroeg de heer Rijpstra. Naar zijn weten was dit nog nooit gebeurd. De Tweede Kamer bepaalt niet de tarieven; het zijn de marktpartijen die dit doen. Niettemin kan de Kamer wel zeggen dat het anders had moeten lopen. VVD en D66 zijn tegen monopolies in het algemeen en zeker tegen particuliere monopolies, iets waarvan hier bijna sprake is, als gekeken wordt naar de hoge tarieven die de KLM kan berekenen op de route tussen Nederland en de Nederlandse Antillen. Het is economisch, sociaal en ook vanuit toeristisch belang zeer wenselijk dat er lagere, marktconforme tarieven op deze route komen. Hij wilde weten of de regering al eerder dan 1 april 2001 een doorbraak zou willen bewerkstelligen om de tarieven omlaag te brengen. In hoeverre is het wenselijk om met de KLM opnieuw besprekingen aan te gaan en daarbij het gevoel van de zijde van de Kamer tot uitdrukking te brengen dat handhaving van de hoge tarieven ongewenst is?

Gesteld dat meer luchtvaartmaatschappijen en touroperators een bestemming Nederlandse Antillen kunnen en willen kiezen, dan is dit goed voor de toeristische industrie aldaar, maar dan moeten de Antillen ook wat te bieden hebben. Wat dat betreft kan het imago van het toerisme op de Nederlandse Antillen nog sterk verbeterd worden, zo vond de heer Rijpstra. Is de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) bereid economisch interessante toeristische plannen te beoordelen en te steunen om zo het aanbod te vergroten, zodat het interessant wordt voor touroperators om meer vluchten op bijvoorbeeld Curaçao uit te voeren?

De heer **Van Bommel** (SP) was van mening dat het bij de tariefstelling gaat om een groot probleem voor relatief veel mensen, waar al sinds halverwege de jaren negentig aandacht voor wordt gevraagd. Ruim twee jaar geleden werden de eerste klachten gedeponereerd bij de NMA, maar er is nog steeds geen antwoord van de NMA gekomen. Hij verzocht de minister om voorzichtig te informeren of deze procedure niet wat sneller kan.

De heer Van Bommel zag als aanleiding voor dit algemeen overleg de schriftelijke beantwoording van vragen, waarbij er in een aantal gevallen ruimte lijkt te zijn tussen de praktijk, zoals de SP die ervaart en de antwoorden die de minister geeft. Wellicht komt dit mede, doordat deze antwoorden gebaseerd zijn op navraag bij de KLM, terwijl de KLM nu juist onderwerp van onderzoek is. Misschien is de KLM echter de enige bron waar de minister te rade kan gaan, omdat over een aantal zaken geen vanzelfsprekende openheid bestaat. Ruimte zou er onder andere kunnen zitten in de verstrekte informatie over de tarieven. De minister schrijft dat een retour Amsterdam–San Francisco f 200 goedkoper is dan een retour Amsterdam–Curaçao, maar het is de SP bekend dat dit verschil kan oplopen tot ruim f 600.

Kritiek had de heer Van Bommel op de houding van de KLM tegenover passagiers in spe op de onderhavige route, in die zin dat betrokkenen langdurig in de verwachting worden gelaten dat er tickets beschikbaar komen tegen het goedkope tarief, waarna relatief kort voor het vertrek wordt meegedeeld dat alleen nog de duurdere kaartjes beschikbaar zijn. Dit leek hem een praktijk waar weinig door de minister aan te doen is, maar hij wilde deze wel signaleerd hebben.

Op de vraag of de KLM wel eens vluchten annuleert op het moment dat die al geboekt en betaald zijn, antwoordt de minister ontkennend; wel

bevestigt zij dat dit kan gebeuren, als er wel gereserveerd is, maar nog niet betaald. De vereniging de Vrije vogel kent echter voorbeelden van al wel geboekte en betaalde vluchten die te elfder ure werden geannuleerd. De minister kreeg in september 1999 een zwartboek aangeboden, waarin onder andere voorbeelden van deze praktijk staan. De heer Van Bommel nodigde de minister uit de concrete gevallen uit dit zwartboek te toetsen aan de algemene antwoorden die zij van de KLM had gekregen. Komen er met het nieuwe luchtvaartprotocol werkelijk «open skies»? Het antwoord van de minister stelde de heer Van Bommel niet gerust, want dat houdt te veel mitsen en maren en ook verwachtingen in, bijvoorbeeld als het gaat om de vervoersmogelijkheden voor Amerikaanse maatschappijen. Indien een willekeurige Amerikaanse maatschappij straks rechtstreeks van Amsterdam naar Curaçao mag vliegen, zonder nadere bepalingen, dan kan gesproken worden van een beter luchtvaartprotocol en ontstaat een betere praktijk dan de huidige. Kortom, ofwel de markt gaat open, zodat door middel van concurrentie de prijs vanzelf omlaag gaat, ofwel er is een monopolie, maar dan dient de overheid ervoor te zorgen, via prijsmaatregelen en anderszins, dat er sprake is van een fatsoenlijke praktijk.

De heer **Gortzak** (PvdA) kon in grote lijnen instemmen met hetgeen door vorige sprekers al naar voren was gebracht. Cruciale vraag voor hem was: geven de in dit luchtvaartprotocol vastgelegde afspraken helderheid over de toekomstige situatie? Zelf vond hij een en ander nog wat vaag. Betekent bijvoorbeeld het gestelde in het eerste lid van artikel 4 dat naast de Nederlandse toestemming aan een luchtvaartmaatschappij, ook de toestemming van de Nederlandse Antillen noodzakelijk is? Daar waar het gaat om het vastleggen van de user charges, vroeg hij zich af of er sprake is van arbitrage, respectievelijk sancties, als men zich er niet aan houdt. Zekerheid dat de prijzen op de Midden-Atlantische route omlaag gaan, werd er zijns inziens onvoldoende gegeven in het nieuwe protocol. Heeft de late datum van invoering van dit luchtvaartprotocol te maken met mogelijk nadelige consequenties ervan voor de positie van de ALM en de werkgelegenheid van Antilliaans cabinepersoneel?

#### **Het antwoord van de regering**

De **minister** had zich afgevraagd waar het algemeen overleg over zou kunnen gaan, nu met wederzijdse instemming dit luchtvaartprotocol op schrift is gesteld. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de vraag naar een open-skiesverdrag met ook de Nederlandse Antillen. De barrières die dit in het verleden verhinderden, lagen niet aan Nederlandse zijde. Er komt nu een meer geliberaliseerde markt en het kenmerk van een markt is dat deze geen zekerheid biedt. Wellicht kan dit overleg ertoe dienen een aantal misverstanden uit de wereld te helpen.

De minister wees erop dat er feitelijk geen sprake is van een monopolie. KLM en ALM hadden een verplichting tot het onderhouden van een luchtverbinding, los van marktomstandigheden, en dat is ook altijd in het belang gezien van de Nederlandse Antillen. Daartoe zijn er indertijd afspraken gemaakt met wederzijdse instemming. In dat kader heeft de ALM zaken gedaan met de KLM, omdat de ALM geen eigen materieel heeft; het komt er tevens op neer dat de KLM de ALM op de been houdt à raison, zo wordt geschat, van zo'n 12 mln. per jaar. In dit licht bezien biedt de brief van de vereniging de Vrije vogel een eenzijdige kijk op een ingewikkeld vraagstuk.

Doordat subsidies van de ene luchtvaartmaatschappij aan de andere geen vanzelfsprekendheid meer zijn in een geliberaliseerde markt, breekt voor de ALM een periode met risico's aan. Tegen deze achtergrond is de regering van de Nederlandse Antillen van mening dat een overgangperiode van ruim een jaar nodig is. De minister rekende het desgevraagd niet tot

haar verantwoordelijkheid zich te verdiepen in het hoe en waarom van deze aan Antilliaanse zijde benodigde periode of in de relaties tussen ALM en KLM. Het luchtvaartprotocol gaat op 1 april 2001 in of zoveel eerder als van Antilliaanse zijde wordt gewenst. Zelf had zij geen bezwaar tegen eerdere of zelfs onmiddellijke ingang. Zij was voor een mondiale open markt en vond het jammer dat open-skiesverdragen vooral in bilaterale zin worden gesloten, met de Verenigde Staten (VS). De VS heeft met Nederland een open-skiesverdrag en in de trits met de Antillen kunnen dan ook de luchtvaartmaatschappijen van de VS een rol spelen, voorzover er aan die zijde daartoe de wens bestaat.

De minister deed thans geen uitspraak over de wijze waarop uiterlijk per 1 april 2001 buitenlandse maatschappijen zouden kunnen vliegen op de route Schiphol–Willemstad. In de luchtvaartwereld is het zo geregeld dat wie op Schiphol wil vliegen, zich moet verstaan met de Nederlandse regering, als het een nieuwe overeenkomst betreft. De vraag of sprake kan zijn van een frequente verbinding, is niet zozeer een kwestie van wel of geen monopolies, maar van het interessant zijn van een bepaalde bestemming, doordat er op toeristisch gebied veel wordt geboden. Wat dat betreft is het verschil tussen Aruba en Curaçao dat Aruba heel interessant is voor de toeristenindustrie en Curaçao daaraan nog veel zal moeten doen. De vergelijking met goedkopere vliegtarieven voor bestemmingen in Zuid-Amerika of de VS gaat niet op, omdat op die routes veel meer business class wordt gevlogen dan op de rechtstreekse verbinding met de Nederlandse Antillen, zodat de dure stoelen voor de goedkopere «betalen». Wordt er via de VS naar de Antillen gevlogen, dan kan de business class ook bijdragen aan de kostendekkendheid van een vlucht. De tijd zal leren of het onderhavige luchtvaartprotocol leidt tot goedkopere tickets en tot interesse van andere luchtvaartmaatschappijen, maar dat hangt ook af van de toeristische aantrekkelijkheid van de bestemming. Overigens is Schiphol met zijn stringent regime een dure luchthaven voor luchtvaartmaatschappijen en dit betekent dat Schiphol niet altijd even interessant is voor sommige maatschappijen. Voor de Nederlandse Antillen en Aruba is de Amerikaanse markt wellicht interessanter dan de Europese. De luchtvaartmaatschappij Condor, die vanuit Duitsland naar de Nederlandse Antillen vliegt, heeft met tussenpozen op verschillende wijzen de Antillen bediend, aanvankelijk één keer per week en vrij recentelijk eenmaal per twee weken. Thans zijn er berichten dat Condor bij gebrek aan toeristisch vervoer ermee ophoudt. Het is al met al een complexe materie, doordat zaken in elkaar grijpen.

Wat betreft de bij de NMA gedeponeerde klachten is het de verwachting dat de NMA halverwege dit jaar met een uitspraak zal komen, aldus de minister. Het duurt zo lang, omdat de NMA naar eigen zeggen die tijd nodig heeft. Op de termijn waarop een dergelijke uitspraak totstandkomt, had de minister geen invloed en evenmin de minister van Economische Zaken, omdat de NMA onafhankelijk is.

De **staatssecretaris** zag het akkoord als een substantiële stap tot verruiming van de marktmogelijkheden in de luchtvaart tussen Nederland en de Nederlandse Antillen. In het verleden heeft Nederland herhaaldelijk gepleit voor meer mogelijkheden voor chartervluchten op deze verbinding. Dat is lange tijd gestuit op bezwaren in Willemstad, die te maken zullen hebben gehad met de concurrentiepositie van de ALM. Een van de zaken die dit akkoord bewerkstelligt, is dat het voor Nederlandse en Antilliaanse chartermaatschappijen gemakkelijker wordt op deze route te opereren. Vroeger was daar toestemming voor nodig van beide luchtvaartautoriteiten; nu heeft men uitsluitend nog de instemming nodig van de luchtvaartautoriteit van het eigen land. Daarnaast komt er de mogelijkheid om als chartermaatschappij seat-onlytarieven aan te bieden. Ook voor de lijnvluchten is er duidelijk sprake van nieuwe marktmogelijkheden. Vroeger was het verkeer voorbehouden aan de aange-

wezen luchtvaartmaatschappijen; nu komt er de mogelijkheid dat luchtvaartmaatschappijen uit derde landen gaan optreden. Daarbij zijn er twee categorieën.

1. Luchtvaartmaatschappijen uit een land waarmee de Nederlandse Antillen en Nederland beiden een open-skiesakkoord hebben kunnen meteen starten. Dit zou kunnen betekenen dat een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij via haar grondgebied start op het traject tussen Amsterdam en Curaçao of tussen Amsterdam, Aruba en Curaçao, want ten opzichte van Aruba bestaat diezelfde relatie.
2. Daarnaast zijn er de maatschappijen uit landen waarmee geen open-skiesakkoord bestaat. Ook voor die maatschappijen ontstaat nu een extra mogelijkheid, maar daar moet dan eerst over worden onderhandeld.

Cruciale vraag ook voor de staatssecretaris was of nu de tarieven gaan dalen. Wat dat betreft kunnen overheden slechts juridische belemmeringen wegnemen, waardoor luchtvaartmaatschappijen meer ontplooiingskansen krijgen. Of luchtvaartmaatschappijen van de nieuwe mogelijkheden gebruik gaan maken, hangt primair af van de aantrekkelijkheid van de bestemming in termen van (potentiële) passagiersstromen. Van belang daarbij is de aantrekkelijkheid van de Nederlandse Antillen als vakantiebestemming; dat hangt niet alleen af van de vliegtarieven, maar ook van het toeristisch product. Hoe aantrekkelijker het cultureel en natuurlijk erfgoed op de Antillen kan worden gemaakt, hoe meer er op de Nederlandse markt zal kunnen worden gescoord met het aanbieden van pakketreizen of met seat-onlyprijzen. In dit verband merkte de staatssecretaris op veel waarde te hechten aan het proces van verfraaiing van Willemstad. Investering in stadsvernieuwing en restauratie zou dan ook een belangrijke prioriteit moeten blijven, niet alleen van de Nederlandse donor, maar ook van de Antilliaanse autoriteiten. Op het punt van het natuurlijk erfgoed wilde hij onderzoeken, samen met de eilandbesturen en de landsregering, in hoeverre bijvoorbeeld duurzaam ontwikkelde natuurparken op de Nederlandse Antillen ecologisch verantwoord kunnen worden geëxploiteerd met het oog op het toerisme. Ook zaken als service-niveau en klantvriendelijkheid verdienen de aandacht. Kortom, het is belangrijk om parallel aan dit akkoord in te zetten op verbetering van het toeristisch product en zijn prijs-kwaliteitsverhouding. Hier wordt aan gewerkt, zowel op Curaçao en St. Maarten, alsook op de andere eilanden. Hij wilde daar graag een impuls aan geven door middel van de reguliere ontwikkelings samenwerking.

De staatssecretaris wees erop dat onder het huidige protocol de KLM tarieven en bijbehorende voorwaarden dient voor te leggen aan de luchtvaartautoriteiten in beide landen, die vervolgens de vrijheid hebben daar nee tegen te zeggen. Tot dusver heeft de Antilliaanse regering echter nooit deze tarieven afgewezen als te hoog zijnd. Hij kon zich een voorstelling maken van de mogelijke achtergronden hiervan, maar vond dat meer een punt van discussie tussen de staten van de Antillen en de Antilliaanse regering.

### **Nadere gedachtewisseling**

De heer **Van der Knaap** (CDA) zegde dank voor de informatieve en verhelderende antwoorden, maar had toch nog een paar vragen. Zal het met de door de minister genoemde subsidiëring van 12 mln. per jaar, waarmee de KLM de ALM overeind houdt en waardoor waarschijnlijk de tarieven wat duurder zijn dan nodig, per 1 april 2001 zijn afgelopen? Hij prefereerde wat dat betreft transparantie. Gaat de Antilliaanse regering voorts echt op pad om te proberen zoveel mogelijk luchtvaartmaatschappijen te interesseren voor vluchten naar de Nederlandse Antillen en wat is de rol van Nederland daarbij?

De heer **Rijpstra** (VVD) vond met name de opmerking van de staatssecretaris verhelderend dat de Nederlandse Antillen nooit nee hebben gezegd tegen voorgelegde tarieven. Het verheugde hem dat er daadwerkelijk steun vanuit Nederland zal komen voor een verbetering van de economische waarde van het toeristisch product.

De heer Rijpstra was er niet zeker van of het genoemde bedrag waarmee de KLM de ALM subsidieert, correct is. Het kan ook zijn dat juist de Nederlandse Antillen jaarlijks 12 mln. tot 15 mln. richting de ALM laten gaan en dat de KLM zo'n 4 mln. investeert. Het gaat echter wel om een groot bedrag voor de ALM en de vraag is hoe dit nu verder zal gaan, gelet op de financieel penibele situatie van de ALM. Ligt er een rol voor de Nederlandse regering om in samenspraak met de Antilliaanse regering te kijken hoe er vorm en inhoud gegeven kan worden aan de nieuwe ontwikkeling na 1 april 2001? Of is dit geen koninkrijksaangelegenheid, maar een zaak van de Nederlandse Antillen zelf?

De heer **Van Bommel** (SP) had uit de beantwoording begrepen dat er weliswaar verwachtingen zijn, maar dat deze nog onvoldoende basis bieden voor groot optimisme omtrent spoedige daling van tarieven, het onderhouden van frequente verbindingen of het plaatsvinden van grote aantallen chartervluchten. Dit lijkt te moeten worden afgewacht als resultaat van het openen van de markt. In dit verband verwees hij naar zijn vraag in eerste termijn, betreffende de huidige praktijk bij passagiersvluchten: zijns inziens was hierbij aan de kant van de KLM wellicht zelfs sprake van laakbaar gedrag. Hij vond dat, nu er concrete voorbeelden te noemen zijn die afwijken van de antwoorden van de minister – met name het annuleren van eenmaal geboekte en betaalde vluchten – de minister daar serieus naar diende te kijken.

De heer **Gortzak** (PvdA) betoonde zich overwegend tevreden met zowel de antwoorden van de staatssecretaris, als de antwoorden van de minister. Voor het overige volstond hij met te verwijzen naar de vragen die nog in tweede termijn gesteld waren.

De **minister** wees erop geen zeggenschap te hebben over de subsidiëring van ALM door KLM, zodat zij ook geen uitsluitel kon geven over het verdere verloop hiervan. Het is een bedrijfsafweging van de KLM om dit al dan niet te continueren. Het is echter voor de Antilliaanse regering een punt van zorg; de van die zijde gevraagde periode zal mede nodig zijn om daar wat meer zicht op te krijgen. Het betreft hier relaties tussen marktspelers, waarbij de minister geen rol voor zichzelf zag weggelegd. Zij had bij de ondertekening van het luchtvaartprotocol van minister Adriaens begrepen dat de Nederlandse Antillen in de nieuwe marktsituatie zelf op pad zullen gaan op het punt van nieuwe luchtverbindingen.

Het via de VS naar de Nederlandse Antillen vliegen om zo een betere bezettingsgraad van ook de duurdere stoelen in het vliegtuig te bereiken, is een mogelijkheid die openstaat voor landen die betrokken zijn bij de betreffende open-skiesverdragen; dit geldt dan voor Amerikaanse maatschappijen. Als het echter landen betreft waar Nederland anderszins bilaterale afspraken mee moet maken, zal een dergelijke routing niet altijd mogelijk zijn, want dan moet zo'n land ook met de VS een overeenkomst hebben. Er komen nu in ieder geval meer spelers in het veld, maar hoe zij het spel willen spelen, moet de praktijk straks aantonen.

Een term als «laakbaar» achtte de minister niet op zijn plaats, als niet precies bekend is hoe het feitelijk zit. Als mensen geboekt en betaald hebben en er wordt een vlucht geannuleerd, dan zijn daar redenen voor. Er worden wel meer vluchten geannuleerd, ook naar andere bestemmingen in de wereld; meestal heeft dat een technische oorzaak, gegeven ook de strenge vliegveiligheidsvoorschriften. Zij nam afstand van de term

«laakbaar» en vond dat de KLM juist waardering verdient voor het in stand houden van verbindingen, in samenwerking met de ALM.

De **staatssecretaris** merkte over de vraag inzake het interesseren van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen voor de verbinding met de Nederlandse Antillen allereerst op dat minister Adriaens daar veel aan zal willen doen. Maar ook de Nederlandse ambassades kunnen, als koninkrijksambassades, hierbij een rol spelen in het kader van hun reguliere contacten in de betreffende landen. Als de Antilliaanse regering dit wenselijk zou vinden, zouden daarover nadere afspraken kunnen worden gemaakt. Ten aanzien van de positie van de ALM wees hij erop dat de Antilliaanse regering besloten heeft de ALM te privatiseren. Hij had de Nederlandse Antillen technische ondersteuning aangeboden bij het uitvoeren van het economisch herstelprogramma, met name in wetgevende zin, en ook wat betreft de uitvoering van het privatiseringsprogramma.

De voorzitter van de commissie,  
Rosenmöller

De griffier van de commissie,  
De Lange