

# Huidig kader beperkt optimale milieubeprijzing via luchthaventarieven

De overheid hoopt dat de geluidshinder en stikstofuitstoot rond Schiphol beperkt kan worden als de luchthaven deze effecten beter inprijst in de landingsrechten. De huidige wet- en regelgeving beperkt echter de mogelijkheden en prikkels daartoe. Het institutioneel kader kan worden aangepast, of de overheid kan de milieueffecten zelf beprizen.

## IN HET KORT

- Schiphol balanceert bij het bepalen van haar luchthaventarieven tussen verschillende (publieke) belangen.
- Er kan meer ruimte worden gecreëerd voor het doorberekenen van externe kosten, zoals milieuschade.
- De overheid kan door toeslagen bovenop de tarieven te heffen het sturende effect van milieubeprijzing vergroten.

## ERNST-JAN HEUTEN

Econoom bij de  
Autoriteit Consument  
& Markt

Vliegtuiggeluid en de productie van stikstof op luchthavens hebben een negatief effect op het welzijn van omwonenden, respectievelijk de kwaliteit van de natuur. Er is een maatschappelijke wens om die milieuschade terug te brengen.

Een manier om de milieuschade terug te brengen is die te beprizen. Het internaliseren van externe effecten via beprijzing is, vanuit de welvaartseconomie, een logische route (Gaastra, 2024). De vervuiler betaalt en beprijzing zorgt ervoor dat de meest efficiënte maatregelen worden genomen: partijen met de laagste reductiekosten zullen de meeste milieuwinst leveren, totdat het doel bereikt is.

In het geval van de luchtvaart vindt milieubeprijzing op dit moment onder meer plaats via de tarieven die de luchthaven rekent aan luchtvaartmaatschappijen bij gebruik van de luchthaven. Zo differentieert Schiphol haar *landing and take-off charges* (hierna: LTO-tarieven) naar de geluidscertificatie van vliegtuigen (kader 1) en heft een tarief per vlucht per kilogram stikstofoxide-emissie (NO<sub>x</sub>). Dat geeft maatschappijen een prikkel om lokale milieuschade in de vorm van geluidsoverlast en stikstofuitstoot te beperken.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hoopt via verdere differentiatie en verhoging van de luchthaventarieven de milieuschade verder te beperken (MinIenW,

2023). Recent heeft Schiphol aangekondigd om met ingang van 1 april 2025 fors hogere tarieven te rekenen voor relatief lawaaiige toestellen. Het tarief voor stikstofoxide blijft volgens deze aankondiging op het huidige niveau (Schiphol, 2024). Luchtvaartmaatschappijen kunnen op korte termijn reageren door schonere vliegtuigen uit hun bestaande vloot in te zetten of bestaande vliegtuigen technisch aan te passen. Op langere termijn kunnen luchtvaartmaatschappijen investeren in schonere vliegtuigen. Luchtvaartmaatschappijen die de hogere tarieven (uiteindelijk) niet kunnen dragen, kunnen mogelijk uitwijken naar andere luchthavens, daarmee op Schiphol ruimte gevend aan luchtvaartmaatschappijen met schonere vliegtuigen.

Ondanks de aangekondigde aanscherping van de tariefdifferentiatie wordt een optimale differentiatie en verhoging van de luchthaventarieven bemoeilijkt door het wetgevende kader waarbinnen Schiphol nu opereert. Dat is vooral gericht op het voorkomen van misbruik van een economische machtspositie en beperkt de mogelijkheden voor optimale milieubeprijzing, betoog ik in dit artikel.

## Luchthaventarieven Schiphol

Schiphol brengt aan luchtvaartmaatschappijen tarieven in rekening voor het gebruik van luchthaveninfrastructuur en beveiliging van de burgerluchtvaart (hierna: de luchtvaartactiviteiten).

De tarieven voor deze activiteiten worden economisch gereguleerd op grond van de Wet luchtvaart (Wlv). De Autoriteit Consument en Markt (ACM) is toezichhouder. Het doel van dit toezicht is om misbruik te voorkomen van de economische machtspositie van Schiphol als aanbieder van deze activiteiten (Tweede Kamer, 2015). Een van de wettelijke eisen is dat het geheel van de tarieven op de kosten georiënteerd is. Dit houdt in dat Schiphol niet méér in rekening mag brengen dan haar productiekosten, inclusief een redelijk rendement (WACC), die aan gereguleerde activiteiten toe te rekenen zijn. Schiphol mag aldus geen overrendement op de gereguleerde activiteiten halen.

Schiphol is wettelijk niet verplicht om haar tarieven te differentiëren naar milieuschade. De ACM heeft derhalve in meerdere besluiten gesteld geen wettelijke bevoegdheid te hebben om Schiphol te dwingen om milieudoelstellingen te halen of daarin prioriteiten te stellen (ACM, 2019; 2022). De Wlv bepaalt alleen dat als Schiphol voor tariefdifferentiatie omwille van milieubescher-

ming kiest, ze de criteria daarvoor kan rechtvaardigen en dat de tarieven dan objectief en transparant zijn. Daarnaast moeten de tarieven non-discriminatoir en redelijk zijn. De redelijkheidseis betekent dat er geen wanverhouding mag bestaan tussen tarief en geboden dienst. De mogelijkheid om tarieven te differentiëren naar milieuschade vindt haar oorsprong in de Europese richtlijn luchthavengelden 2009, maar ook in deze richtlijn is geen verplichting opgenomen.

Ten slotte noemt de Wlv het behoud en versterken van de netwerkqualiteit als onderdeel van de mainportfunctie van Schiphol een publiek belang. Het begrip 'netwerkqualiteit' is in de wet gedefinieerd als de directe beschikbaarheid van een omvangrijk, wereldwijd en frequent bediend lijnennet. Het netwerk moet bijdragen aan de bereikbaarheid van Nederland en daarmee aan de regionale en nationale economie. Voor de tarieven betekent dit dat Schiphol door middel van een analyse inzicht moet geven in de mogelijke effecten van haar tarieven op de netwerkqualiteit. Schiphol mag haar tarieven niet zomaar vaststellen en is op grond van de Wlv verplicht luchtvaartmaatschappijen te consulteren over voorgenomen tarieven.

### Tariefkader bemoeilijkt milieubeprijzing

Het feit dat het rendement op de gereguleerde activiteiten is gemaximeerd, heeft tot gevolg dat Schiphol haar tarieven niet zomaar generiek mag verhogen omwille van de bescherming van het milieu. Tariefsverhogingen zijn een *zero sum game*. Een verhoging van een tarief moet ceteris paribus worden gecompenseerd door een verlaging van andere tarieven: een scherpere differentiatie maakt vliegen vanaf Schiphol gemiddeld niet duurder.

Ook wanneer Schiphol zelf kosten maakt ter bestrijding van milieuhinder van derden, mag ze deze kosten niet in alle gevallen doorberekenen in de luchthaventarieven. Een voorbeeld van externe kosten die niet mogen worden doorberekend betreft een langs de Polderbaan te bouwen geluidswal. Volgens het College van Beroep van het Bedrijfsleven (CBb) mag Schiphol deze kosten niet doorberekenen want ze heeft volgens het CBb onvoldoende aannemelijk gemaakt dat de voorziene geluidwerende maatregelen ten dienste staan van het opstijgen en landen van luchtvaartuigen (CBb, 2012).

Maar ook als milieubeprijzing makkelijker zou zijn, is het de vraag of het huidige wetgevendende kader Schiphol er voldoende toe stimuleert. Ook als deze belemmeringen niet zouden bestaan, is het de vraag in hoeverre de luchthaven en haar aandeelhouders belang hebben bij een efficiënte milieubeprijzing. Er is een mogelijk spanningsveld tussen het beprijzen van de gereguleerde diensten op grond van (bedrijfs)economische argumenten en beprijzing van deze diensten op grond van milieuschade. Volledige doorrekening kan bijvoorbeeld ten koste gaan van het aantal reizigers en het rendement van de Royal Schiphol Group, terwijl de Rijksoverheid als meerderheidsaandeelhouder een rendementsdoelstelling hanteert (MinFin, 2024, p. 24; Royal Schiphol Group, 2024). Dat rendement wordt deels behaald via verhuur van winkelruimte, parkeervoorzieningen en verhuur van vrachtlodsen en stijgt naarmate de luchthaven meer gebruikt wordt (Gillen, 2009; German Airport Performance, 2010). Er is aldus een finan-

### Tariefdifferentiatie naar vliegtuiggeluid

KADER 1

Schiphol hanteert in 2024 zeven tariefklassen voor haar LTO-tarieven. De tarieven gelden per ton gewicht, waarbij Schiphol uitgaat van een minimumgewicht van twintig ton. De als lawaaigst gekwalificeerde vliegtuigen vallen in tariefcategorie S1, de als minst lawaaig gekwalificeerde vliegtuigen vallen in tariefcategorie S7. Het tarief in categorie S3 is het basistarief. Vliegtuigen in de meer lawaaige categorieën S1 en S2 krijgen een malus, die in de minder lawaaige categorieën S4 tot en met S7 een bonus. In tabel 1 zijn deze tariefverschillen ten opzichte van het basistarief in geluidsklasse S3 weergegeven per type vlucht (connected, disconnected en vracht) en tijdzone, zoals ze per 1 april 2024 gelden (Schiphol, 2023).

De categorisering in verschillende tariefklassen is gebaseerd op de normen en de geluidsproductie per vliegtuig, conform de door ICAO erkende certificering. (Rijksoverheid, 2024). De geluidsprestatie per vliegtuig wordt gemeten als het verschil in EPNdB (effective perceived noise in decibel) ten opzichte van een normwaarde (geluidslimiet). EPNdB is een maat die specifiek ontwikkeld is voor de geluidcertificatie van vliegtuigen. De score van een vliegtuig en indeling in een tariefcategorie wordt uitgedrukt in een getal dat aangeeft in welke mate dit vliegtuig beter presteert dan deze normwaarde. De geluidslimieten zijn afhankelijk van het startgewicht van een vliegtuig: zwaardere vliegtuigen mogen meer geluid maken dan lichtere. Zo kan het voorkomen dat zowel vliegtuig A als een minder zwaar vliegtuig B in dezelf-

de geluidsklasse en dus tariefklasse valt, terwijl vliegtuig A in absolute zin meer geluid produceert dan vliegtuig B.

Schiphol heeft recent aangekondigd de geluidsdifferentiatie in drie fasen aan te scherpen: per 1 april 2025, per 1 april 2026 en per 1 april 2027. Binnen de aangekondigde tarieven per 1 april 2027 zijn de bonussen en malussen in absolute zin 2 tot 9 keer zo hoog als de tarieven van 1 april 2024. Uitschieters zijn de malussen voor de meeste lawaaige tariefklasse S1 in de nachturen (9 keer zo hoog als het tarief in 2024) en de bonussen in de nachturen voor de minst lawaaige klasse S6 en S7 (6 à 7 keer zo hoog als het tarief in 2024). Volgens een rapportage van Decisio zijn in 2022 859 vliegbewegingen uitgevoerd (Decisio, 2024) in geluidscategorie S1. Dit is een zeer klein percentage van het totaal van 397.646 vliegbewegingen dat is uitgevoerd in 2022. (Royal Schiphol Group, 2023).

De recent aangekondigde tarieven staan niet vast. Er is nog bezwaar bij de ACM en beroep bij de rechter mogelijk. Daarnaast kunnen specifieke aanpassingen worden doorgevoerd op basis van de Wlv per 1 april 2026 en 1 april 2027. Zelfs als de voorgenomen tarieven gaan gelden en de mate van differentiatie op geluid toeneemt, is er nog steeds sprake van een suboptimale tariefdifferentiatie. Er zijn namelijk tariefverschillen die niet gebaserd zijn op verschillen in geluid. Zo betalen vrachtluchten, die meer prijsgevoelige zijn, binnen de aangekondigde tarieven een lagere geluidspremie. Binnen dezelfde geluidscategorie wordt dus verschillend geprijsd.

### Marginale LTO-tarieven Schiphol, per ton gewicht in euro's

TABEL 1

	Geluidscategorie						
	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7
<b>Landing en start geldig van 06:00 tot 23:00 uur.</b>							
Afhandeling aan een connected stand <sup>1</sup>	5,94	2,67	0	-1,19	-2,08	-2,97	-3,56
Afhandeling aan een disconnected stand <sup>1</sup>	4,75	2,14	0	-0,95	-1,66	-2,37	-2,85
Vrachtlucht	3,09	1,37	0	-0,6	-1,07	-1,55	-1,84
<b>Start geldig van 23:00 tot 06:00 uur.</b>							
Afhandeling aan een connected stand	25,84	5,05	0	-1,19	-2,67	-4,16	-5,34
Afhandeling aan een disconnected stand	20,67	4,04	0	-0,95	-2,14	-3,33	-4,28
Vrachtlucht	13,42	2,61	0	-0,65	-1,43	-2,2	-2,79
<b>Landing geldig van 23:00 tot 06:00 uur.</b>							
Afhandeling aan een connected stand <sup>1</sup>	21,38	5,05	0	-1,19	-2,38	-3,57	-4,46
Afhandeling aan een disconnected stand	17,11	4,04	0	-0,95	-1,9	-2,85	-3,56
Vrachtlucht	11,1	2,61	0	-0,66	-1,25	-1,85	-2,32

<sup>1</sup> Afhandeling aan een connected stand betreft de afhandeling van een vliegtuig waarbij dit is geparkeerd aan een gate en passagiers een aviobrug kunnen gebruiken om de afstand tussen het vliegtuig en de terminal (en vice versa) te overbruggen. Bij afhandeling aan een disconnected stand ontbreekt deze mogelijkheid. Passagiers moeten de afstand tussen terminalcomplex en vliegtuig te voet of per bus overbruggen. Bij vrachtluchten is altijd sprake van een disconnected afhandeling.

Ontleend aan Schiphol (2023) | ESB

## Regelgeving in Zweden, Ierland en het Verenigd Koninkrijk als voorbeeld

KADER 2

Aanknopingspunten voor scherpere normen en verplichtingen kunnen worden gezocht bij recent geïntroduceerde regelgeving in Zweden en Ierland. De regelgeving in Zweden stelt verplichtingen voor tarifiering naar klimaatimpact voor luchthavens. De regelgeving in Ierland bepaalt dat de toezichhouder terdege rekening moet houden met het milieu- en duurzaamheidsbeleid van de staat bij het bepalen van de maximale niveaus van de luchthavengelden op Dublin Airport. Op de Britse luchthavens Heathrow, Gatwick en Stansted wordt een systeem van geluids-

punten (quota counts) gehanteerd voor de nachturen. Een dergelijk systeem kan worden gebruikt als basis voor een systeem van verhandelbare geluidsemisseries rechten. Het NO<sub>x</sub>-tarief van Schiphol bedraagt in 2024 vier euro per kilogram NO<sub>x</sub>-uitstoot per vliegtuig. Een van overheidswege ingevoerde pigouviaanse heffing (in lijn met de milieuschade) zou bij wijze van illustratie met toepassing van milieuprijzen van CE Delft tussen de 18 en 44 euro per kilogram kunnen bedragen (CE Delft, 2023, p. 31). Hierbij moet worden opgemerkt dat deze prijzen volgens CE Delft onzeker zijn.

cieel belang bij een optimaal gebruik van de luchthaven door passagiers- of vrachtluchten. Een financieel optimaal gebruik van de luchthaven stuwt niet alleen het rendement, maar draagt ook bij aan de netwerkqualiteit van Schiphol. Schiphol is ook wettelijk verplicht inzicht te geven in de invloed van haar tarieven op de netwerkqualiteit.

Efficiënte beprijzing van milieuschade impliceert als basisregel dat de differentiatie van tarieven in overeenstemming is met de marginale kosten van milieuschade (Forsyth, 1997). Dat is een wezenlijk ander basisprincipe dan financiële optimalisatie, waarbij Schiphol onder andere rekening houdt met verschillen in de prijszitiviteit van afnemers.

Om het belang van een financieel optimaal gebruik van de luchthaven te dienen, is het rationeel dat Schiphol bij de beprijzing van de gereguleerde activiteiten rekening houdt met verschillen in betalingsbereidheid tussen luchtvaartmaatschappijen. Lagere LTO-tarieven voor vrachtluchtvaartmaatschappijen dan voor passagiersvliegtuigen zijn bijvoorbeeld te verklaren doordat vrachtluchtvaartmaatschappijen doorgaans makkelijker voor andere luchthavens kunnen kiezen (GAP, 2010). Lagere LTO-tarieven voor disconnected vluchten kunnen onder andere worden gerechtvaardigd omdat disconnected vliegtuigen sneller worden afgehandeld. Dit draagt bij aan een efficiënter gebruik van de luchthaven. Lagere passagierstarieven voor transferpassagiers dan voor opstappende passagiers leiden tot meer passagiers dan wanneer Schiphol een voor iedereen uniform tarief zou hanteren (Nederlandse Mededingingsautoriteit, 2009). Transferpassagiers kunnen bij een prijsstijging relatief eenvoudig uitwijken naar een alternatieve luchthaven.

Het spanningsveld tussen beprijzen naar betalingsbereidheid en beprijzen naar milieuschade is het scherpst als meer prijsgevoelige gebruikers meer hinder veroorzaken. Die tegenstelling is niet denkbeeldig. Zo geeft de Inspectie Leefbaarheid Transport (ILT) aan dat vrachtluchtvaartmaatschappijen vaak lawaaiiger zijn dan passagiersvliegtuigen (ILT, 2022). Als we nader inzoomen op de geluidsgerelateerde tarieven van Schiphol dan zien we dat de relatie tussen marginale tarieven en marginale milieukosten in 2024 deels is gebaseerd op factoren die niets met verschillen in de geluidsbelasting van vliegtuigen te maken hebben. In tabel 1 is te zien dat de bonussen en malussen binnen dezelfde

geluidsklasse en tijdzone in absolute zin lager zijn voor vliegtuigen waarvan de afhandeling plaatsvindt per bus (disconnected stand) en voor vrachtluchtvaartmaatschappijen. Dit geldt ondanks het feit dat deze vliegtuigen even goed presteren ten opzichte van de norm. Een soortgelijke conclusie kan worden getrokken uit de tarieven die gerekend worden bij een overgang van nacht- naar dagvluchten en omgekeerd, binnen dezelfde geluidscategorie.

Tot slot draagt de formele opzet van het proces waarmee tarieven tot stand komen bij aan de prikkel om rekening te houden met verschillen in betalingsbereidheid. Schiphol moet volgens de wettelijke systematiek uitsluitend luchtvaartmaatschappijen voorafgaand consulteren over haar voorgenoemde tarieven. De overheid en omwonenden – bij uitstek aangewezen als mogelijke milieustakeholders – hebben vanuit de Wlv geen rol bij die consultatie.

## Beleidsopties

Er zijn kansen voor verbetering van het kader waarbinnen de tarieven tot stand komen. De hoofdvraag is of we verbeteringen zoeken in het bestaande kader waarin Schiphol zelf tarieven vaststelt, of dat uitsluitend de overheid milieubeprijzing uitvoert. Beide routes bieden mogelijkheden maar kennen ook nadelen.

### *Aanpassingen binnen bestaand kader*

Binnen het bestaande kader ligt het voor de hand om – in lijn met het beleid van de *International Civil Aviation Organization* voor kosten van geluidshinder – meer duidelijkheid en ruimhartigere mogelijkheden te creëren voor het doorberekenen van externe kosten (ICAO, 2012). Voor het differentiëren van tarieven bestaat weliswaar wettelijke ruimte, maar bij tegengestelde prijsprijkkels volstaat dat niet. Dan kunnen verplichtingen en normen voor het heffen en differentiëren van tarieven helpen. Scherpere normen en verplichtingen kunnen worden doorgevoerd in de Wlv. Aanknopingspunten kunnen worden gezocht bij regelgeving in andere Europese landen (kader 2).

Bij het doorberekenen van externe kosten moet worden voorkomen dat Schiphol deze kosten alsnog gedifferentieerd naar betalingsbereidheid aan afnemers doorberekent. Ook is er een risico dat Schiphol een overrendement haalt op haar luchtvaartactiviteiten. De vraag is wat daarmee moet gebeuren. Het tegengaan van overrendementen vanuit de doelstelling van het tegengaan van misbruik van een economische machtspositie blijft immers een gerechtvaardigd publiek belang.

### *Beprijzing door overheid*

Een andere route is dat de overheid de milieubeprijzing exclusief op zich neemt. Ik zie voordelen in die route, want die biedt de mogelijkheid om toeslagen boven op de bestaande luchthaventarieven te introduceren, wat het sturende effect van tarieven vergroot.

Als beprijzing exclusief door de overheid wordt uitgevoerd, maakt dat bovendien de rolverdeling tussen Schiphol en de overheid duidelijk. De afweging tussen bedrijfseconomische en milieubelangen ligt dan niet bij Schiphol. De luchthaven behoudt haar mogelijkheden voor tariefdifferentiatie naar betalingsbereidheid van afnemers en kan

daarmee het publieke belang van behoud en versterking van de netwerkqualiteit beter dienen.

De overheid behartigt het publieke belang van een schoon milieu. Opties voor gerichte overheidsbeprijzing zijn bestemmingsheffingen, regulerende heffingen op vervuiling en verhandelbare emissierechten. Een regulerende heffing en een bestemmingsheffing hebben in vergelijking met verhandelbare emissierechten het voordeel van zekerheid over de prijs, maar minder zekerheid over milieuwinst. Een systeem van verhandelbare emissierechten biedt daar meer zekerheid voor.

In een systeem van verhandelbare emissierechten geeft de overheid rechten uit om te mogen landen en opstijgen. De regulator stelt vooraf de maximale milieubelasting vast. Tegelijkertijd biedt zo'n systeem kansen voor luchtvaartmaatschappijen om vliegbewegingen te laten toenemen zolang ze binnen de grenzen van de toegekende rechten blijven.

Een systeem van verhandelbare emissierechten biedt echter geen zekerheid over de prijs en vergt, zowel bij geluid als bij stikstof, ex ante hoeveelheidsnormering. Daarnaast is de overheid niet almachtig. Denk aan de berichtgeving over een eerder voornemen van de overheid om het aantal vliegbewegingen op Schiphol terug te brengen, dat werd opgeschort onder vermeende druk van de Amerikaanse overheid (FD, 2023). De overheid moet immers economische belangen en milieuoverwegingen tegen elkaar afwegen.

## Tot slot

Door gebruik te maken van de ruimte die de Wlv biedt om luchtvaarttarieven naar milieuschade te differentiëren, laat Schiphol zien dat ze maatschappelijk verantwoord wil ondernemen. Tegelijkertijd is het tariefkader er niet op ingericht om tot een optimale beprijzing van milieuschade te komen. Daartoe is een heroverweging van het institutionele kader nodig.

De Wlv kan worden aangepast om meer ruimte of normen te creëren voor tariefdifferentiatie naar milieueffecten. Daarmee zou Schiphol haar maatschappelijke verantwoordelijkheid meer handen en voeten kunnen geven. Ook zou het toezicht van de ACM niet meer enkel zien op het tegengaan van misbruik van marktmacht, maar ook bijdragen aan het remediëren van externaliteiten. Daarnaast zijn er mogelijkheden voor efficiëntere beprijzing in beleid buiten de Wlv.

Het vaststellen van de meest doeltreffende benadering vereist onderzoek naar de voor- en nadelen van de verschillende beleidsopties. Uiteindelijk is het doel dat zowel de bedrijfsvoering van Schiphol als het bijbehorende beleid en toezicht gezamenlijk bijdragen aan de bevordering van de brede welvaart.

## Literatuur

- ACM (2019) *Besluit van de ACM op aanvraag van Transavia*. Zaaknummer ACM/18/034527 punt 130. Publicatie 27 juni.
- ACM (2022) *Besluit van de ACM in de zaaknummers ACM/21/168012, ACM/21/168013, ACM/21/168015, ACM/21/168016, ACM/21/168017, ACM/21/168021 en ACM/21/168035*. Publicatie 24 maart.
- CBb (2012) *Uitspraak geluidswal Schiphol*. College van Beroep voor het bedrijfsleven. ENCL:NL:CBB:2012:BY2799. Zaaknummer AWB 11/24. Te vinden op [uitspraken.rechtspraak.nl](https://uitspraken.rechtspraak.nl).
- CE Delft (2023) *Handboek Milieuprijzen 2023*. CE Delft Publicatienummer 23.220175.034.
- Decisio (2024) *Measuring the Cost-Effectiveness of Noise Mitigating Measures for Schiphol Airport*. Publicatie 24 mei.
- FD (2023) *Kabinet schort krimpplan Schiphol op onder druk van Brussel en VS*. *Het Financieele Dagblad*, 14 november.
- Forsyth, P. (1997) Price regulation of airports: Principles with Australian applications. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 33(4), 297–309.
- Gaastra, S. (2024) Nieuwjaarsartikel: Het eeuwige tekort vraagt om keuzes. *ESB*, 109(4829), 6–9.
- GAP (2010) *The economic market power of Amsterdam Airport Schiphol*, punt 145 en punt 365. *German Airport Performance*, april. Te vinden op [www.acm.nl](http://www.acm.nl).
- Gillen, D. (2009) *A new view of the airport business: two-sided platforms*. *Airneteth Fellow Column*, 6 april. Te vinden op [www.airneth.nl](http://www.airneth.nl).
- ICAO (2012) *ICAO's policies on charges for airports and air navigation services*. International Civil Aviation Organization Document, 9082.
- ILT (2022) *Staat van Schiphol 2021*. Inspectie Leefomgeving en Transport Rapport, 21 maart. Te vinden op [www.ilent.nl](http://www.ilent.nl).
- MinFin (2024) *Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen 2023*. Ministerie van Financiën. Te vinden op [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl).
- MinIenW (2023) *Notification document: European Commission notification Balanced Approach procedure for Schiphol*. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, september, p. 44.
- Nederlandse Mededingingsautoriteit (2009) *Besluit van de Nederlandse Mededingingsautoriteit. Nummer 200120/137.BT1377 op aanvraag ex artikel 8.25f Wet luchtvaart – toetsing tarieven en voorwaarden NV Luchthaven Schiphol dd 14 juli 2009: punt 137*. Publicatie 14 juli.
- Rijksoverheid (2024) *Wetten en regels vliegtuiggeluid*. Rijksoverheid Informatie. Te vinden op [www.vliegtuiggeluid.nl](http://www.vliegtuiggeluid.nl).
- Royal Schiphol Group (2023) *Annual Report 2022*. Te vinden op [www.schiphol.nl](http://www.schiphol.nl).
- Royal Schiphol Group (2024) *Annual Report 2023*. Te vinden op [www.schiphol.nl](http://www.schiphol.nl).
- Schiphol (2023) *Schiphol: Tarieven en voorwaarden 1 april 2024*. Te vinden op [www.schiphol.nl](http://www.schiphol.nl), via AMS airport charges, levies, slots end conditions.
- Schiphol (2024) *Schiphol: Tarieven en voorwaarden 1 april 2025, 1 april 2026, 1 april 2027*. Te vinden op [www.schiphol.nl](http://www.schiphol.nl), via AMS airport charges, levies, slots end conditions.
- Tweede Kamer (2015) *Wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de evaluatie van de Wet van 29 juni 2006 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol: Memorie van Toelichting, 34197, nr. 3*.