

# Rijk overdrijft het economische belang van de hub Schiphol

De hubfunctie van Schiphol is volgens het Rijk een publiek belang dat wordt beschermd door KLM te steunen. Maar het economisch belang wordt overdreven, en de bijdrage aan de nationale welvaart is onduidelijk.

## IN HET KORT

- Met de ongebruikelijke staatssteun aan KLM probeert het kabinet de hubfunctie van Schiphol te beschermen.
- De waarde van de hub voor de Nederlandse welvaart is echter onduidelijk, en de rechtvaardiging voor de staatssteun ontbreekt.
- Een welvaartsanalyse dient alle alternatieven voor de hubfunctie mee te nemen, bijvoorbeeld ook andere vervoerswijzen.

## JAN SCHUUR

Onderzoeker bij het Planbureau voor de Leefomgeving

In februari 2019 heeft de Nederlandse staat voor 744 miljoen euro aandelen Air France-KLM gekocht. Het toenmalige kabinet wilde zijn grip op de holding vergroten, omdat het bang was dat Franse dominantie ten koste zou gaan van de positie van Schiphol. Deze aankoop vormde een opvallende breuk met het Nederlandse deelnemingenbeleid, dat al decennia gericht was op het beperken van permanente overheidsdeelnemingen (Nijland, 2019; De Jong en Behrens, 2019).

Tijdens de pandemie nam de Nederlandse overheid opnieuw financieel risico voor deze private, buitenlandse holding, die ook nog eens het klimaat flink belast. Het Rijk stelde nog eens 3,4 miljard euro aan risicovolle leningen en garanties beschikbaar. Opnieuw ging het hier om uitzonderlijke staatssteun, want KLM had daarnaast vanwege corona ook 1,7 miljard ontvangen uit de reguliere loonkostenregeling NOW, plus ruim 1,3 miljard aan belastinguitstel (NRC, 2021). Deze steun had de instemming van de Europese Commissie en was ook elders in Europa gebruikelijk.

De steun voor KLM vloeit voort uit het regeerakkoord van het kabinet-Rutte III, waarin staat dat “een goede luchthaven Schiphol met een succesvolle homecarrier belangrijk is voor de Nederlandse economie en onze aantrekkingskracht als vestigingsplaats”. Volgens het nieuwe regeerakkoord wil het kabinet-Rutte IV deze lijn voortzetten.

## Argument voor steun is vooral de hubfunctie

Door zeggenschap te kopen in de holding en KLM vervolgens te redden, stelde het kabinet-Rutte III de hubfunctie

van Schiphol voor vijf jaar veilig. Die hubfunctie is een publiek belang, aldus het kabinet Rutte III.

Schiphol is een belangrijke spil (hub) in het mondiale luchtverkeer. De luchthaven weet passagiersstromen uit omringende landen aan te trekken, en deze zo te bundelen dat intercontinentale bestemmingen rendabel worden die dat op basis van de Nederlandse thuismarkt niet zouden zijn. De intercontinentale vluchten van Schiphol bestaan daardoor voor zeventig procent uit buitenlandse transferpassagiers. Dankzij deze overstappers kunnen Nederlanders een groot aantal extra bestemmingen vaak en via rechtstreekse vluchten bereiken. De hubfunctie van Schiphol vergroot dus de bereikbaarheid van Nederland.

Ook eerdere kabinetten streefden naar een uitbreiding van het Schiphol-netwerk om de economie te bevorderen. Zo was een centrale ambitie in de luchtvaartnota van 2009 dat de netwerkqualiteit in Nederland tot de top vijf van Europa zou moeten behoren. Dat lukte met glans. Schiphol had in 2019 het op een na beste netwerk van directe bestemmingen en frequenties in Europa. Wat hubconnectiviteit betreft, met het aantal overstapconnecties per week stond Schiphol zelfs *wereldwijd* in de top drie (ACI Europe, 2019).

Het intercontinentale netwerk van Schiphol was vooral te danken aan KLM, die haar connectiviteit tussen 2004 en 2019 liet groeien met 27 procent (SEO, 2019c). KLM is de homecarrier van Schiphol. In 2019, voor de coronacrisis, waren er 332 bestemmingen rechtstreeks bereikbaar vanaf Schiphol, waarvan 138 intercontinentaal. Van deze 332 bestemmingen was KLM op 171 ervan actief (KLM, 2020). KLM en haar Skyteam partners zijn bovendien vrijwel geheel verantwoordelijk voor het intercontinentale netwerk.

In het luchtvaartbeleid komen veel verschillende belangen samen. Hoe deze belangen worden afgewogen, is natuurlijk aan de politiek. Maar vanuit economische perspectief is veel kritiek mogelijk op de staatssteun voor KLM en blijkt de onderbouwing die het kabinet geeft over het belang van de hub niet zo duidelijk. Een aantal recente publicaties suggereert dat het belang van de hubfunctie overschat wordt. Dit artikel zet die publicaties op een rij en hanteert daarbij een welvaartspectief.

## Kritiek op staatssteun

Door de uitzonderlijke leningen en garanties van het Rijk bovenop de coronasteun beschikt Air France-KLM over middelen die het anders niet had kunnen krijgen, en dat

tegen een lagere rente (EC, 2020). Luchtvaartmaatschappijen als Ryanair en easyJet, die ook zwaar door het coronabeleid waren geraakt, moesten in plaats daarvan een beroep doen op private financiers door nieuwe aandelen uit te geven – hetgeen zij overigens met succes deden. Deze concurrenten hebben dus grote kritiek op het steunbeleid van overheden (Het Parool, 2021; Trouw, 2020). Ondanks de steun hadden beleggers overigens meer vertrouwen in Ryanair dan in Air France-KLM. Terwijl het aandeel Air France-KLM tussen maart 2020 en maart 2021 met 14 procent in waarde daalde, steeg namelijk dat van Ryanair met 34 procent (FD, 2021). De aandelen die de Nederlandse staat in februari 2019 kocht voor meer dan twaalf euro, waren tweeënhalve jaar later nog geen vier euro meer waard.

Ook verschillende economen menen dat KLM niet gered had mogen worden, en spreken van overheidsfalen (Beetsma en Gradus, 2020; Cools, 2020). Boot (2020; 2021) noemt de hulp aan KLM een vorm van *zonnebloemkapitalisme*: bedrijven worden in de watten gelegd door overheden, en stellen daarop hun bedrijfsvoering in. Zij buigen als zonnebloemen naar de koesterende staat. Door hun bijzondere relatie met de staat kunnen deze bedrijven meer schuldenrisico's nemen en hun marktmacht vergroten. Dat remt de innovatie, de productiviteit en de weerbaarheid van de sector als geheel (Boot, 2021). Bij de luchtvaart kan dit onder meer ten koste gaan van de innovatie die nodig is om het grote klimaateffect van de sector te beperken.

### Rijk verleent ook andere steun

De luchtvaartsteun beperkt zich bovendien niet tot leningen en aandelen. KLM en Schiphol worden ook gespaard als het gaat om hun beleid voor klimaat en leefomgeving. Volgens de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur blijven scherpe keuzes uit, zoals de beprijzing van vliegtickets en maatregelen om de luchtvaartgroei op Schiphol te beperken, om zo de concurrentiepositie van Schiphol en het aantal bestemmingen vanaf de luchthaven te beschermen (Rli, 2019).

Om de intercontinentale hubfunctie van Schiphol en KLM verder te beschermen, maakte de overheid vliegveld Lelystad geschikt voor groot commercieel vliegverkeer. Via een verkeersverdelingsregel moeten lowcostcarriers met hun leisurevluchten naar Lelystad verhuizen om op Schiphol *time slots* (start- of landingsrechten) vrij te maken voor mainport-vluchten.

Twee keer werd de Nederlandse verkeersverdelingsregel door de Europese Commissie afgekeurd, omdat KLM daar te veel van zou profiteren. Maar ook bij de uiteindelijk geaccepteerde afbakening van wat 'leisurevluchten' zijn (minder dan tien procent transferpassagiers) komen de KLM-operaties op Schiphol nauwelijks in gevaar (SEO, 2015; cijfers voor 2013). KLM kan haar capaciteit op Schiphol zelfs eenvoudig vergroten door de slots van Transavia en haar Skyteam-partners over te nemen (kader 1). De verkeersverdelingsregel met Lelystad zal de marktmacht van KLM op Schiphol verder vergroten, en kan daar leiden tot een bijna-monopolie (Behrens en Lijesen, 2018).

### Belang hubfunctie overschat

Het rijksbeleid gericht op de hubfunctie van Schiphol roept drie vragen op. Hoe belangrijk is dit netwerk voor

de Nederlandse economie? Is er werkelijk sprake van een publiek belang dat bescherming van de hubfunctie en van de betrokken ondernemingen nodig maakt? Wegen de voordelen van dit beleid op tegen de nadelen?

#### *Minder belangrijk voor economie*

Volgens het kabinet-Rutte III is KLM cruciaal voor de kwaliteit van Schiphols uitgestrekte netwerk van luchtverbindingen, en daarmee voor de 113.900 banen en de negen miljard euro toegevoegde waarde die met Schiphol samenhangen.

Als de hubfunctie van Schiphol volledig zou verdwijnen en Schiphol alleen op zijn thuismarkt is aangewezen, zou veertig procent van het luchtverkeer en de helft van deze banen en de toegevoegde waarde direct verloren gaan, aldus de betrokken ministers (Tweede Kamer, 2019a).

Voor deze cijfers verwijst het kabinet-Rutte III naar een rapport van SEO (2015). Maar SEO is minder uitgesproken over de economische schade van hubverlies. Ze spreekt van 'bovengrenzen'. Ze werkt bovendien drie scenario's uit waarin het Schiphol-netwerk steeds verder afbrokkelt (SEO, 2015). Het kabinet-Rutte III presenteert alleen het somberste scenario, als de hub in één keer wegvalt. Maar zelfs in dat scenario is het werkgelegenheidsverlies op de langere termijn beperkt, en rest er vooral een productiviteitsverlies, omdat mensen elders een (wellicht lager betaalde) baan vinden. Na een jaar of vijf is ook zeventig à tachtig procent van de luchthavencapaciteit weer in bedrijf. Het zijn vooral de intercontinentale verbindingen die verloren gaan – zeker als de hubcarrier geheel verdwijnt.

In het milde scenario van SEO, waarin er enige overheveling naar Paris Charles de Gaulle plaatsvindt van vluchten die van daaruit meer rendabel zijn, daalt het aanbod op Schiphol slechts met vijf procent; dit betreft dan vooral intercontinentale bestemmingen. Er zijn zes procent minder vluchten en dertien procent minder passagiers.

Uit de berekeningen van SEO volgt verder dat een versnelde hubafkalving pas optreedt als het aantal transferpassagiers met meer dan dertig procent afneemt. Tot dat moment blijft het bestemmingsnetwerk door prijsdalingen en frequentiereducties nog redelijk in stand. Ook de economische schade zou dan meevallen, omdat deze gevoeliger lijkt te zijn voor het aantal bestemmingen dan voor het aantal passagiers (Bilotkach, 2015; Pels, 2021). Het kabinet heeft nooit toegelicht waarom het bij de hubfunctie alleen van het somberste scenario uitging.

#### Use-it-or-lose-it

KADER 1

Europese hubcarriers als KLM genieten ook zonder steun van het Rijk al monopolistische voordelen. Op Europese luchthavens met schaarste, zoals Schiphol, wordt de baancapaciteit verdeeld via een systeem van slot-allocatie dat de gevestigde vliegmaatschappijen beschermt. De Europese 'use-it-or-lose-it'-regel schrijft voor dat een vliegmaatschappij haar slots alleen kwijtraakt als die voor meer dan twintig procent ongebruikt blijven.

Nieuwe concurrenten komen daar moeilijk tussen. Als de zaken slecht gaan, kunnen de gevestigde vliegmaatschappijen met kleinere vliegtuigen, een lagere bezettingsgraad of zelfs met 'spookvluchten' toch hun slots behouden. Maar ook toen ze in de coronaperiode niet meer aan de use-it-or-lose-it-regel konden voldoen, raakten ze dankzij ingrijpen van de Europese Commissie hun slots niet kwijt.

### *Belang voor welvaart onduidelijk*

Aantasting van de hubfunctie is ongunstig voor de economie, maar vermindert ook de belasting van de leefomgeving door geluidsoverlast, ruimtebeslag, en emissies van fijnstof, stikstof, CO<sub>2</sub> en andere stoffen die het klimaat veranderen.

In de scenariostudie uit 2015 poogde SEO met een MKBA het saldo aan positieve en negatieve effecten voor de samenleving in geldwaarde uit te drukken. Bij volledig verlies van de hub – het somberste scenario – lijden Nederlandse reizigers een welvaartsverlies van circa 600 miljoen euro per jaar. Het kabinet-Rutte III concludeerde daaruit dat de voordelen van de hubfunctie veel groter zijn dan de nadelen (Tweede Kamer, 2019a).

Maar dit is dus het sombere scenario van SEO. In het milde scenario, waarin Parijs een deel van de vluchten van KLM overneemt, is het verlies aan welvaart slechts een tiende van het scenario met het volledige hubverlies.

Bovendien lijkt in alle scenario's het welvaartsverlies te worden overschat. SEO raamt het verlies aan reizigersbaten bij afnemende connectiviteit door de kosten te meten van de tijd die reizigers kwijt zijn om hun bestemming via een andere luchthaven te bereiken, maar rekent daarbij van deur tot deur met relatief hoge reistijdwaarderingen. Daarbij komt dat veel reizigers niet via een omweg hoeven te reizen, maar een duurdere vlucht kunnen nemen. Het is dan volgens CE Delft correcter om de ticketprijsstijging als referentie te nemen en niet de omreiskosten. Dat leidt tot een aanzienlijk lagere schatting van het welvaartsverlies (CE Delft, 2021). De berekeningswijze van de reizigersbaten is cruciaal, omdat deze bij luchtvaartspecifieke MKBA's vaak doorslaggevend zijn.

### *Leefomgeving en klimaat genegeerd*

Ook om een andere reden lijkt het welvaartsverlies bij afkalking van de hubfunctie overschat te worden. Minder connectiviteit leidt weliswaar tot verlies van reizigersbaten, maar ook tot vermindering van externe effecten. Deze kunnen groot zijn, maar worden in de berekeningen van SEO waar het kabinet-Rutte III naar verwijst niet meegenomen (een pm-post).

Door het Klimaatverdrag van Parijs zullen de maatschappelijke kosten van klimaateffecten sterk gaan toenemen (Utbeijerse et al., 2019), terwijl voor de luchtvaart het terugdringen van die emissies een kostbare opgave is. Ook de leefomgevingseffecten van stikstof, fijnstof en geluid blijken groter dan gedacht (Commissie-Remkes, 2020; RIVM, 2019; WHO, 2018).

Naarmate deze leefomgevingseffecten beter in de welvaartsanalyses worden meegenomen, verschuift het perspectief op de connectiviteit van Schiphol. De zogeheten leisuervluchten, die minder dan tien procent transferpassagiers hebben en straks bijvoorbeeld moeten uitwijken naar Lelystad, blijken dan bijna tweemaal zoveel welvaart op te leveren als vluchten naar de zogenaamde mainportbestemmingen (SEO, 2019b). De grootste marginale welvaartsbijdrage komt van vakantievluchten die worden uitgevoerd door lowcostcarriers (SEO, 2019b). Dat is vooral het gevolg van de extra uitstoot van transfervluchten (SEO, 2019a). Zulke resultaten nuanceren het belang van een hub.

Voor het rendabel opereren van een hub moeten bui-

tenlandse passagiers worden verleid om op Schiphol over te stappen. Die overstappers voegen in Nederland weinig welvaart toe (Pels, 2021), maar zorgen wel voor vele extra starts en landingen, en vullen lange, intercontinentale vluchten waarvan de klimaatschade volgens de luchtvaartnota wel aan Nederland zou moeten worden toegerekend (Min IenW, 2020).

De maatschappelijke kosten van zulke klimaateffecten worden nog steeds onderschat (KiM, 2020). Als ze met actuele (schaduw)prijzen worden meegewogen, kunnen ze in een welvaartsanalyse doorslaggevend worden. Dan kan zelfs krimp van de luchthaven gunstig zijn voor de Nederlandse welvaart (CE Delft, 2021).

Een motie van de Tweede Kamer, die vrijwel alleen door de VVD *niet* werd gesteund, drong er bij de minister op aan om betere richtlijnen op te stellen voor welvaartsramingen in de luchtvaart (Tweede Kamer, 2019b). Het onderzoek dat volgde bevestigde dat luchtvaartspecifieke MKBA's grote onderlinge verschillen, lacunes en soms gebreken vertonen (SEO et al., 2021a). Het Rijk heeft een onderzoeksagenda op laten stellen die de komende jaren meer duidelijkheid in de methode moet brengen (SEO et al., 2021b).

### **Publiek belang niet aangetoond**

Het publieke belang van de hubfunctie is tot slot niet goed aangetoond. In 2020 verscheen een nieuwe luchtvaartnota die het beleid voor de komende tien jaar vastlegt (Min IenW, 2020). Ook in de luchtvaartnota en in de bijbehorende nota van antwoord benadrukt het kabinet-Rutte III het belang van de hubfunctie en van de staatssteun aan KLM – onder verwijzing naar de uitkomsten van het eerder besproken extreme hubscenario uit het SEO-rapport (2015). Het Rijk wil niet langer sturen op aantallen vluchten, “maar op heldere randvoorwaarden vanuit publieke belangen”. Volgens de nota is de connectiviteit van Schiphol zo'n publiek belang en legitimeert dit een sturende rol van het Rijk.

Dat het Rijk op dit publieke belang wil sturen, suggereert dat er voor Nederland belangrijke verbindingen zijn die niet door commerciële vliegmaatschappijen worden aangeboden, en daarom via de steun aan KLM moeten worden geborgd. De nota maakt echter niet duidelijk om welke verbindingen het gaat.

Eerdere pogingen om zulke voor Nederland belangrijke bestemmingen aan te wijzen waren geen succes. Bij de overname van KLM in 2003, presenteerde de Nederlandse staat een lijst met intercontinentale sleutelbestemmingen die vanaf Schiphol gehandhaafd moesten blijven. Die lijst was door de snelle dynamiek van economie en luchtvaart al snel verouderd en verviel weer in 2010. Sindsdien houdt SEO op verzoek van het Rijk alleen de algemene connectiviteit van Schiphol bij, en vergelijkt deze jaarlijks met die van andere hubluchthavens. Er wordt bij deze benchmark geen onderscheid gemaakt tussen de aard van de bestemmingen of hun betekenis voor Nederland. Hoe meer hoe beter lijkt hierbij het motto te zijn. In 2019 deed men een nieuwe poging. In navolging van Heathrow houdt men ook bij hoe goed Schiphol is verbonden met de veertig economisch belangrijkste steden van de wereld (SEO, 2019c). Onlangs probeerde ACNL – het onafhankelijke rijks-

orgaan dat vrijgekomen slots moet verdelen – alsnog een voorkeurslijst van 150 bestemmingen af te dwingen voor Schiphol, maar de rechter blokkeerde deze (Rechtbank Noord-Holland, 2021). Een soortgelijke poging voor Rotterdam The Hague Airport was in 2008 ook al mislukt (NautaDutilh, 2021). Zo'n concessiesysteem voor bestemmingen roept fel verzet op van luchtvaartmaatschappijen, en is in strijd met EU-wetgeving. Volgens de nieuwe luchtvaartnota zal er nu een beleidskader worden ontwikkeld dat de kwaliteit van het internationale lucht netwerk van Nederland moet borgen en versterken.

Mocht men inderdaad een lijst kunnen maken met de verbindingen die de Nederlandse samenleving nodig heeft, dan blijft de vraag waarom marktpartijen niet anticiperen op deze behoefte. Is het omdat buitenlandse transfer-passagiers interessanter zijn voor het businessmodel van de hubcarrier dan de Nederlandse reiziger? In dat geval zou de hubfunctie zelf het knelpunt zijn.

## Conclusie

In 2001 waarschuwden Nederlandse economen dat een hubfunctie wel eens schadelijk zou kunnen zijn voor de Nederlandse welvaart. Ze adviseerden om eerst een grondige kosten-batenanalyse uit te voeren, voordat het hubbeleid werd ingevoerd (Lijesen et al., 2001). Twintig jaar na deze waarschuwing worstelen we nog steeds met de vraag wat het belang is van de hubfunctie, hoeveel 'hub' goed is voor Nederland, hoe die hubfunctie er dan uit moet zien, en waarom KLM daar staatssteun voor nodig heeft. Toch wordt de hubfunctie van Schiphol inmiddels al meer dan tien jaar door het Rijk beschermd (Tweede Kamer, 2010).

Het kabinet-Rutte III lijkt de economische waarde van de hubfunctie te overdrijven. Het kiest een gunstig scenario voor de hub en hanteert een rekenmethode die de economische effecten overschat. Maar bij de besluitvorming over het hubnetwerk van Schiphol moet het niet gaan om het economisch belang, maar om de integrale bijdrage aan de Nederlandse welvaart. Die bijdrage is nog niet zo duidelijk. Het kabinet-Rutte III stelt dat de welvaartseffecten groot zijn, maar de methodische onderbouwing kent nog forse gebreken. Gezien het steeds knellender gewicht dat de luchtvaart legt op de klimaatopgave, is er eerst een correcte raming nodig van de externe kosten van het hubnetwerk. Dat geldt ook voor de baten die reizigers van dit netwerk hebben.

Maar een analyse van de gewenste bereikbaarheid van Nederland mag zich niet beperken tot de Nederlandse luchtvaart alleen. Nabije buitenlandse luchthavens, andere vervoerswijzen, en zelfs digitale communicatietechnieken dienen meegenomen te worden in de beleidsafweging (Rli, 2021). Dat Schiphol dan misschien uit de top drie van luchthavens met de meeste lucht-connectiviteit valt, is niet zo relevant. Het Schiphol-netwerk is geen doel op zich.

## Literatuur

ACI Europe (2019) *Airport industry connectivity report 2020*. Te vinden op [www.aci-europe.org](http://www.aci-europe.org).

Beetsma, R. en R. Gradus (2020) *Moet KLM gered worden*. Artikel op [www.mejudice.nl](http://www.mejudice.nl), 11 juni.

Behrens, C. en M. Lijesen (2018) *Minder concurrentie door Lelystad Airport*. ESB, 103(4761), 224–226.

Bilotkach, V. (2015) *Are airports engines of economic development? A dynamic panel data approach*. *Urban Studies*, 52(9), 1577–1593.

Boot, A. (2020) *De ontsporingen van het zonnebloemkapitalisme; de overheid past andere rol*. Artikel op [www.mejudice.nl](http://www.mejudice.nl), 20 oktober.

Boot, A. (2021) *De dominantie van de overheid in het economisch proces moet stoppen*. ESB, 106(4799), 314–317.

CE Delft (2021) *MKBA groei en krimp Schiphol: analyse van groei en krimp voor welvaart van Nederland en Schipholregio*. Rapport, 21.210158.095.

Commissie-Remkes (2020) *Advies luchtvaartsector van het Adviescollege Stikstofproblematiek*, 15 januari. Te vinden op [www.aanpakstikstof.nl](http://www.aanpakstikstof.nl).

Cools, K. (2020) *Overheidsfalen en de KLM gekte*. Artikel op [www.mejudice.nl](http://www.mejudice.nl), 9 oktober.

EC (2020) *COVID-19: State loan guarantee and state loan for KLM*. *State Aid Case SA.57116*, 13 juli. Te vinden op [www.europeansources.info](http://www.europeansources.info).

FD (2021) *Luchtvaartcrisis, prijsvechters Ryanair en Wizz Air breiden hun vloot juist uit*. *Het Financieel Dagblad*, 8 maart.

Het Parool (2021) *Topman Easyjet 'Staatssteun wordt gebruikt om marktaandeel te beschermen'*. *Het Parool*, 2 april.

Jong, G. de, en C. Behrens (2019) *Een stap terug voor de internationale luchtvaart*. ESB Blog, 1 maart.

KiM (2020) *Klimaat effecten in luchtvaart MKBA's*. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, februari.

KLM (2020) *Annual Report 2019*.

Lijesen, M.G., P. Rietveld en P. Nijkamp (2001) *Hub premiums in European civil aviation*. *Transport Policy*, 8(3), 193–199.

Min IenW (2020) *Verantwoord vliegen naar 2050*. Luchtvaartnota 2020–2050. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, november.

NautaDutilh (2021) *Dagvaarding in kort geding*. Zaak-/kortgedingnummer 321219 KGZA 21-540, 15 oktober.

Nijland, J. (2019) *De Nederlandse Staat als aandeelhouder in Air France/KLM; een nieuwe deelneming, een nieuw deelnemingenbeleid*. *Maandblad voor Ondernemingsrecht*, 3-4, 65–68.

NRC (2021) *Overheid geeft KLM ruim miljard aan belastingsteun*. NRC, 8 november.

Pels, E. (2021) *Optimality of the hub-spoke system: a review of the literature, and directions for future research*. *Transport Policy*, 104, A1–A10.

Rechtbank Noord-Holland (2021) *Uitspraak over voorkeurslijsten slotallocatie*. ECLI:NL:RBNHO:2021:1376.

RIVM (2019) *Onderzoek naar de gezondheidseffecten van kortdurende blootstelling aan ultrafijn stof rond Schiphol*. RIVM Rapport, 2019-0084.

Rli (2019) *Luchtvaartbeleid: een nieuwe aanlegroute*. Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, april.

Rli (2021) *Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid*. Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, Advies, 10 februari.

Schramade, W. (2019) *Air France – KLM: a sustainable finance case study*. Rotterdam School of Management, maart.

SEO (2015) *Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol*. SEO-rapport 2015-22.

SEO (2019a) *Het belang van leisurevervoer op Schiphol*. SEO-rapport 2019-16.

SEO (2019b) *Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk: welvaartseffecten van extra vluchten en de gevolgen van aanhoudende capaciteitschaarste*. SEO-rapport 2019-71.

SEO (2019c) *Monitor Netwerkkwaliteit en Staatsgaranties 2009–2019*. SEO-rapport 2019-99.

SEO, Decisio, TwynstraGudde en To7o (2021a) *Analyse van luchtvaartspecifieke MKBA's en welvaartsanalyses*. SEO-rapport 2021-45.

SEO, Decisio, TwynstraGudde en To7o (2021b) *Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's, Onderzoeksagenda*, SEO rapport 2021-44.

Trouw (2021) *Ryanair is boos: staatssteun voor KLM is illegaal en oneerlijk*. *Trouw*, 26 juni.

Tweede Kamer (2010) *Fusie KLM en Air France: brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat*, 29232, nr. 6.

Tweede Kamer (2019a) *Verslag houdende een lijst van vragen en antwoorden over de Incidentele suppletore begroting Air France-KLM*, 35148, nr. 3.

Tweede Kamer (2019b) *Motie van de leden Bruins en Paternotte over verbeteren van uitgangspunten van MKBA's voor de luchtvaart*, 31936, nr. 680.

Uitbeijerse, G., J. Schuur, H. Hilbers en G. Geilenkirchen (2019) *Parijsakkoord en luchtvaart: mogelijke gevolgen van het Parijs klimaatakkoord voor de omvang van de luchtvaart via Nederland*. PBL-publicatienummer 3040.

WHO (2018) *Environmental noise guidelines for the European region*. WHO Publicatie.