

Publicatie datum: 29 oktober 2013

Airneth report 15:  
De maatschappelijke waarde van  
kortere en betrouwbaardere reistijden  
in de luchtvaart

25 september 2013  
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid  
Den Haag





## Verslag van discussie ‘De maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijd in de luchtvaart’

Dit verslag bevat een beschrijving van de discussie, zoals gevoerd tijdens het Airneth seminar over de maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden in de luchtvaart gehouden op 25 september 2013 in Den Haag. Voor de inhoud van de presentaties verwijzen wij naar de [Airneth website](#).

De inzichten in dit rapport zijn die van de aanwezigen tijdens het seminar en komen niet noodzakelijkerwijs overeen met die van Airneth of het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Fouten in het verslag zijn alleen Airneth aan te rekenen.

### *Selectiviteit versus uitbreiding Schiphol*

Tot 2020 mag het verkeer op Schiphol groeien tot maximaal 510.000 bewegingen per jaar. Het meerdere (maximaal 70.000 bewegingen) zal op Lelystad Airport en Eindhoven Airport worden geacommodeerd. Een MKBA op basis van de oude tijdwaarderingen liet zien dat het uit maatschappelijk oogpunt bezien aantrekkelijker zou zijn om al het verkeer juist op Schiphol te concentreren.

In de MKBA werd voor de landzijdige waardering hetzelfde getal genomen als voor de luchtzijdige waardering. De luchtzijdige waardering is sterk toegenomen, maar de huidige landzijdige waardering verschilt niet zo veel met de toenmalige luchtzijdige waardering. Het herberekenen van landzijdige effecten op basis van de nieuwe VoTs voor de landzijde, zoals gepresenteerd door Paul Koster, zullen daarom waarschijnlijk niet tot heel andere inzichten leiden. Ook kan geconcludeerd worden dat in de toekomst niet langer de luchtzijdige waardering op de landzijde moet worden toegepast, maar dat daarvoor de landzijdige waarderingen moeten worden gehanteerd.

Hoewel de nieuwe tijdwaarderingen de uitkomst van de MKBA niet wezenlijk zullen veranderen, kunnen infrastructurele ontwikkelingen dat wel doen. Het wegennet in de Randstad kent vooral in de ochtendspits gemiddeld hogere vertragingen en een hogere spreiding van vertragingen dan gebieden buiten de Randstad. In termen van betrouwbaarheid in het voortransport is Schiphol op dit moment dus relatief onaantrekkelijker dan Lelystad voor de meeste reizigers. De verwachting is dat deze vertragingen en de spreiding van de vertraging in 2020 afnemen door verbeteringen aan het wegennet, waardoor het robuuster wordt. Zou Lelystad dan opengaan, dan verwacht je uit het oogpunt van de VoR dat de aantrekkelijkheid van Schiphol dan ook toeneemt. Dat heeft invloed op het catchment area en de ontwikkelingskansen voor een luchthaven als Lelystad Airport. Het verdient aanbeveling de effecten van de hogere VoT en de VoR op het marktpotentieel van Lelystad tegen het licht te houden.



### *Single European Sky*

Het gefragmenteerde Europese luchtruim leidt tot kosten voor maatschappijen en passagiers in de vorm van vertragingen en omvliegen. De kosten voor de maatschappijen worden doorgaans goed in beeld gebracht. De kosten voor de passagier niet. Zo wordt niet becijferd in hoeverre vertragingen en onnodig lange vliegroutes leiden tot reistijdverliezen bij passagiers.

Het kan in de toekomst de moeite waard zijn om in de discussie over SES dat reistijdverlies te kwantificeren. Binnen Nederland zou het ook interessant zijn om de reistijdbaten (en de kosten) van een integratie van het civiele en militaire luchtruim te kwantificeren.

### *Concurrentie tussen luchthavens*

Directe vluchten concurreren voornamelijk op prijs, frequentie en vliegtijden. Bij indirecte vluchten komt daar de kwaliteit van de overstap bij. Bij voorkeur zijn overtaptijden niet langer dan noodzakelijk en betrouwbaar. Deze twee factoren werken echter tegen elkaar in. Bij een korte overstaptijd, leidt een korte vertraging op de eerste vlucht al snel tot het missen van de aansluitende vlucht. Kortom, de betrouwbaarheid van de aansluiting neemt af, naarmate de overstaptijd dichter bij de minimum connecting time (MCT) in de buurt ligt. Om de kansverdeling van het missen van een vlucht in te kunnen schatten zijn vertragingcijfers per OD-markt nodig.

Wanneer de vertragingcijfers tussen hubluchthavens weinig verschillen, zal dit weinig invloed hebben op de keuze van passagiers. Pas wanneer een luchthaven substantieel beter scoort dan andere luchthavens, gaan vertragingen (of juist het gebrek daaraan) een rol spelen in de luchthavenkeuze van passagiers en wellicht ook van maatschappijen.

### *Afwegingskader*

Hebben de nieuwe VoTs en VoRs consequenties voor het luchtvaartpolitieke beleid? Nieuwe directe verbindingen resulteren met de nieuwe waarderingen in hogere reiskostenvoordelen. Dit effect is sterker wanneer de betreffende verbinding ook allerlei *beyond*-bestemmingen beter bereikbaar maakt. Daar staat tegenover dat nieuwe verbindingen een kannibaliserend effect kunnen hebben op bestaande verbindingen. Wanneer hierdoor het frequentieniveau op bestaande verbindingen wordt teruggebracht, leidt dit er mogelijk toe dat de reistijden (en –kosten) naar bepaalde (*beyond*-)bestemmingen weer toenemen.

### *Compensatie bij vertragingen*

Bij langdurige vertragingen hebben passagiers recht op compensatie, tenzij de vertraging berust op overmacht. Momenteel vindt er een herziening van deze regeling plaats, waarbij maatschappijen en overheden voorstander zijn van het oprekken van de tijdsgrens vanaf waar passagiers recht hebben op compensatie en/of het verminderen van de compensatiebedragen. De compensatiebedragen zoals die nu nog gelden lijken niet gebaseerd op geldende tijdwaarderingen, hoewel die daarvoor



goed bruikbaar zijn.

### *Herziening bestaande modellen*

Aangezien overheidsbeleid deels wordt gebaseerd op uitkomsten uit luchtvaartmodellen, zoals Aeolus en Netscan, verdient het aanbeveling de nieuwe waarderingen te verwerken in deze modellen. Daarbij is het belangrijk te realiseren dat hoewel de modelinputs veranderen, het gerealiseerde gedrag van de reiziger niet is veranderd. Om met de nieuwe waarderingen op het geobserveerde reisgedrag uit te komen, zullen andere modelparameters waarschijnlijk moeten worden herzien. Het is noodzakelijk dit te doen voordat met de nieuwe waarderingen gerekend kan worden.

### *Samenvatting*

- De nieuwe waarderingen spelen een belangrijke rol in verschillende beleidsdossiers. Zo kunnen de waarderingen kunnen worden gebruikt om: (1) in te schatten of een concentratie van vluchten op Schiphol uit maatschappelijk oogpunt wenselijker is dan spreiding (selectiviteitsbeleid), (2) de maatschappelijke baten te bepalen van het integreren van het gefragmenteerde Europese en Nederlandse luchtruim, (3) de concurrentie tussen (hub)luchthavens beter in te kunnen schatten, (4) realistische compensatiebedragen te kunnen bepalen bij vertragingen;
- De waarderingen voor de luchtzijde moeten in de toekomst niet meer toegepast worden op de landzijde. Voor lucht- en landzijde zijn nu aparte waarderingen beschikbaar;
- De nieuwe waarderingen leiden niet tot veranderingen in geobserveerd reisgedrag, maar wanneer verwerkt in bestaande luchtvaartmodellen wel tot veranderingen in het gemodelleerde reisgedrag;
- Het opnemen van de nieuwe reistijdwaarderingen in bestaande modellen houdt in dat overige modelparameters moeten worden herzien, zodat de modellen het geobserveerde reisgedrag weer zo goed mogelijk benaderen;
- Het opnemen van de waarderingen met betrekking tot reistijdbetrouwbaarheid vereist dat de kansverdelingen met betrekking tot vertragingen op OD-niveau beschikbaar zijn;
- De modelaanpassingen moeten plaatsvinden voordat met de nieuwe waarderingen in de modellen gerekend kan worden.

Er blijft een aantal vragen onbeantwoord, zoals:

- Kunnen de waarderingen ook worden toegepast op buitenlandse reizigers?
- Zijn de waarderingen op korte vluchten even hoog als op lange vluchten?