

*To Kinnetter
deng Heer Vos*

149

De Heer F. van der Vliet,
Coördinator van de K.L.M.,
Badhuisweg 260,
's-Gravenhage

Zeer geachte Heer Van der Vliet,

In antwoord op Uw brief van 25 April 1953 met bijlagen, kan ik U thans mededelen, dat wij het onderzoek van het Air Research Bureau zeer zorgvuldig hebben getoetst en daarbij veel medewerking van de heer Orlandini hadden. Het onderzoek is zeer serieus en verdient dus ongetwijfeld aandacht. Niettemin is het bekend genoeg, dat in elke prognose van het luchtvaartverkeer door de aard van het vraagstuk grote onzekerheidsmarges optreden, waardoor toch een zekere mate van voorzichtigheid bij het gebruik van de resultaten noodzakelijk is. De onzekerheid is in het onderhavige onderzoek enigermate gecamoufleerd door de keuze van de verklarende verschijnselen. Men leidt namelijk het toekomstige vliegverkeer uit een aantal factoren af, waaronder zich ook bevindt de vliegveldaccomodatatie. Bij een prognose moet men dus over deze laatste een veronderstelling maken. Hierin schuilt dezelfde onzekerheid als in alle prognoses en dit zou de argeloze lezer weleens over het hoofd kunnen zien. Voor prognoses op wat kortere termijn, zoals bv. voor de eerste vijf jaar, lijkt dit geen bezwaar, omdat dan inderdaad de vliegveldaccomodatatie wel ongeveer vaststaat. Zodra de prognoses zich over een langere tijd uitstrekken, zal deze factor natuurlijk onzekerder worden en dreigt het gevaar dat men het vliegverkeer wil verklaren uit een aangenomen aanvulling van de vliegveldaccomodatatie, die men zelf wellicht wederom uit het vliegverkeer wil afleiden!

Om concreet te zijn menen wij, dat de prognoses van het Air Research Bureau voor Beneswiss aan de hoge kant is; zij geeft een index van 258 voor 1960 (basis 1951), terwijl de vroegere onderzoeken

De heer van der Vliet
18 juli 1955

22

18 juli

D/T
T/Voa

168

141

De heer F. van der Vliet,
Coördinator van de R.L.M.,
Badhuisweg 260,
's-Gravenhage

Geachte heer van der Vliet,

In antwoord op uw brief van 25 April 1955 met bijlagen, kan ik u thans mededelen, dat wij het onderzoek van het Alr. Research Bureau zeer zorgvuldig hebben getoetst en daarbij veel medewerking van de heer Orlandini hadden. Het onderzoek is zeer serieus en verdient dus ongetwijfeld aandacht. Niettemin is het bekend genoeg, dat in elke prognose van het vliegverkeer door de aard van het vraagstuk grote onzekerheidsfactoren optreden, waardoor toch een zekere mate van voorzichtigheid bij het gebruik van de resultaten noodzakelijk is. De onzekerheid is in het onderhavige onderzoek enigermate gesamenvoerd door de keuze van de verklaarende variabelen. Men leidt namelijk het toekomstige vliegverkeer uit een aantal factoren af, waaronder zich ook bevindt de vliegveldcapaciteit. Bij een prognose moet men dus over deze laatste een veronderstelling maken. Hierin schuilt deels de onzekerheid als in alle prognoses en dit zou de algemene lezer wel eens over het hoofd kunnen zien. Voor prognoses op wat kortere termijn, zoals bv. voor de eerste vijf jaar, is dit niet bezwaar, omdat dan inderdaad de vliegveldcapaciteit wel ongeveer vaststaat. Zolang de prognose zich over een langere tijd uitstrekt, zal deze factor natuurlijk onzekerder worden en dreigt het gevaar dat men het vliegverkeer wil verklaren uit een eenzijdige samenvatting van de vliegveldcapaciteit, die men zelf wellicht weeten uit het vliegverkeer wil afleiden!

Om eenerzels te zijn nemen wij, dat de prognose van het Alr. Research Bureau voor Benelux aan de hoge kant is; zij geeft een index van 258 voor 1960 (basis 1951), terwijl de vroegere onderstellingen

van het Nederlandsch Economisch Instituut en de Stichting Economisch Onderzoek voor 1970 een cijfer van 400 geven. Deze laatste waren reeds bedoeld als maximum schattingen; zou men een stijging van 1 op $2\frac{1}{2}$ per 10 jaar nemen, dan komt men echter reeds op boven 6 voor 20 jaar. Deze neiging tot hoge cijfers schijnt enige samenhang te vertonen met het feit, dat voorzover wij kunnen nagaan ook de elasticiteit van de vraag door het Air Research Bureau nogal hoog wordt geschat, nl. op 2, hetgeen, zoals U weet, wil zeggen, dat een tarief daling van 10% zou leiden tot 20% meer vervoer. Naar voorlopig inzicht van het C.P.B. is een cijfer van 1,3 à 1,5 wellicht beter. Ook het C.P.B. echter is er zich van bewust, dat er grote onzekerheidsmarges in al deze cijfers steken.

In de hoop U hiermede van dienst te zijn
geweest verblijf ik

met de meeste hoogachting,

(J. Tinbergen)

van het Nederlandsche Economisch Instituut en de Stichting Economisch Onderzoek voor 1970 een cijfer van 400 geven. Deze laatste waren reeds bedoeld als maximum schattingen; zou men een stijging van 1 op 2½ per 10 jaar nemen, dan komt men echter reeds op boven 6 voor 20 jaar. Deze stijging tot hoge cijfers schijnt enige samenhang te vertonen met het feit, dat voorover wij kunnen nagaan ook de elasticiteit van de vraag door het Air Research Bureau nogal hoog wordt geschat, nl. op 2, hetgeen, zoals U weet, wil zeggen, dat een toerusting van 10% zou leiden tot 20% meer vervoer. Naar voorlopig inzicht van het G.P.B. is een cijfer van 1,5 a 1,5 wellicht beter. Ook het G.P.B. echter is er zich van bewust, dat er grote onzekerheidsmarges in al deze cijfers steken.

In de hoop U hiermede van dienst te zijn
gewest verblift ik
met de meeste hoogachting,

(J. Tinbergen)