Banen in luchthavens: valse hoop, wrange ontnuchtering

Brendon Sewill

Brendon Sewill behaalde een diploma in de economische wetenschappen aan de universiteit van ambridge. Hij was adviseur bij het Ministerie van Financiën en bij de *British Bankers Association*, maakte deel uit van de Raad van de *National Trust*, was lid van de Nationale Raad van Bestuur van de *Campaign to Protect Rural England* (CPRE) en ondervoorzitter van de *British Trust for Conservation Volunteers*. Omdat hij al zijn hele leven in de buurt van Gatwick woont, interesseert hij zich voor de impact van de luchtvaart op het milieu. Hij is voorzitter van de *Gatwick Area Conservation Campaign*.

In naam van een aantal milieuorganisaties overtuigde hij de regering in 2003 om hun computerprognose over de inkomsten uit het luchtverkeer te herzien. De regering ging er eerst van uit dat het luchtverkeer tegen 2030 evenveel belastingen zou opbrengen als het autoverkeer. De opzienbarende resultaten van deze oefening werden besproken in *The Hidden Cost of Flying* (AEF, 2003). Hierin berekende hij ook dat de belastingvoordelen voor de luchtvaartsector £ 9 miljard per jaar bedragen, een getal dat sindsdien algemeen aanvaard wordt.

In *Fly now, grieve later* (AEF, 2005) gaf hij een overzicht van de redenen om bezorgd te zijn over de impact van het luchtverkeer op de klimaatverandering. Hij besprak ook de politieke en praktische problemen om luchtvaartmaatschappijen voldoende belastingen te doen betalen.

Collega's van andere milieuorganisaties hebben hem aangespoord om dit boekje te schrijven en hij dankt iedereen die nuttige informatie heeft geleverd.

AEF betuigt zijn erkentelijkheid voor de bijdragen van WWF-Uitvoerende Kamer, *HACAN Clearskies* en *Stop Bristol Airport Expansion* voor de kosten van het drukken en verdelen van deze publicatie.

Gepubliceerd door
Aviation Environment Federation
Broken Wharf House
2 Broken Wharf
Londen
EC4V 3DT
© Maart 2009

INHOUD

Inhoud..... 3

Samenvatting..... 4

Inleiding..... 5

Totale werkgelegenheid in de luchtvaart.....5

Werkgelegenheid per categorie.....6

Werkgelegenheid in de toekomst – prognose.....9

Is meer banen een goede zaak?.....11

Meer lokale banen?.....12

Trekken luchthavens bedrijven aan?..... 16

Neponderzoeken.....19

Tweerichtingswegen.....20

Banenverlies in de toerismesector.....21

Verdubbeling van het banenverlies.....24

Bijlage: de impact op de regio's.....25

Voetnoten.....27

SAMENVATTING

1. **Nu duizenden mensen door de recessie hun werk verliezen, is elk vooruitzicht op meer banen bijzonder welkom. Maar om commerciële redenen hebben luchthavens en luchtvaartmaatschappijen de neiging om het aantal nieuwe jobs dat door de uitbreiding van een luchthaven ontstaat te overdrijven.**

2. **De beweringen dat luchthavens voor 'indirecte', 'afgeleide' of 'hefboom' werkgelegenheid zorgen, steunen op twijfelachtige statistische constructies.**

3. **Ondanks een stijging met 30% van het aantal vliegtuigpassagiers tussen 1998 en 2004 daalde in deze periode de totale werkgelegenheid bij luchthavens en luchtvaartmaatschappijen.**

4. **De masterplannen die elke luchthaven opstelt zijn inconsistent. De prognoses inzake werkgelegenheid hebben nauwelijks meer waarde dan een gok en zijn bedoeld om lokale politici en plannenmakers te beïnvloeden.**

5. **De Airport Operators Association voorspelde dat een toename met 104% van het aantal passagiers dat gebruik maakt van de luchthavens in het VK tegen 2030 tot 21% meer banen in de luchthavens zou leiden.**

6. **In 2005 boekten inwoners van het VK 41,5 miljoen meer retourvluchten voor vakantie dan dat er buitenlanders naar het VK op vakantie kwamen. Dit onevenwicht kost het VK ongeveer 900.000 banen door mensen die hun geld in het buitenland uitgeven in plaats van in hun eigen land.**

7. **Door rechtstreekse werkgelegenheid bij luchthavens en luchtvaartmaatschappijen zorgt de sector in het VK voor minder dan 200.000 banen. Momenteel veroorzaakt de luchtvaart in het VK dus een banenverlies van 700.000 jobs.**

8. **Dit is geen morele aansporing om Britten te dwingen vakantie in Groot-Brittannië te nemen, maar slechts een statistische vaststelling: vluchten naar het buitenland scheppen elders banen, niet in het VK.**

9. **Door de plannen van de Britse regering om de luchtvaartsector te doen groeien, zal deze situatie nog verergeren. Men verwacht dat het aantal retourvluchten van Britten die in het buitenland met vakantie gaan tegen 2030 zal verdubbelen, tot 88,5 miljoen.**

10. **Men verwacht dat de groei van het luchtverkeer tegen 2030 in het VK tot een nettoverlies van nog eens 860.000 banen zal leiden. Dit banenverlies zal in het hele land voelbaar zijn.**

INLEIDING

Net zoals 'seks' doet het woord 'banen' het uitstekend in een krantentitel: het is kort, duidelijk en roept emoties op. Het veroorzaakt diepgewortelde associaties met armoede, liefdadigheid en de massale werkloosheid van de jaren '20 en '30 van vorige eeuw. Werkloosheid gaat samen met ongemakken, angst en een laag zelfbeeld. Het is de schrik van vrijwel iedereen in de actieve leeftijdscategorie. Nu duizenden mensen door de recessie hun werk verliezen en miljoenen hetzelfde lot vrezen, is elk vooruitzicht op meer banen bijzonder welkom.

Dus is elke suggestie dat een nieuwe of uitgebreide luchthaven voor meer banen zal zorgen, een uitstekend middel om steun van het publiek en een welwillend oor bij de plannenmakers te krijgen. Het spreekt vanzelf dat luchtvaartmaatschappijen en luchthavens hier volop gebruik van maken. Maar precies omdat het opblazen van het aantal nieuwe jobs hen commercieel voordeel oplevert, moeten we hun cijfers kritisch onderzoeken. Wie met valse hoop leeft, krijgt vroeg of laat de ontnuchtering gepresenteerd.

TOTALE WERKGELEGENHEID IN DE LUCHTVAART

Er bestaan in het VK geen officiële statistieken over het aantal mensen dat in de luchtvaartsector werkt. Niet gehinderd door verifieerbare feiten, steunde het *Air Transport White Paper* (2003) de regeringsplannen voor luchthavenuitbreiding met de uitspraak: "De luchtvaart zelf levert een belangrijke bijdrage tot onze economie. De sector zorgt zelf voor ongeveer 200.000 banen en onrechtstreeks voor drie keer zoveel." Deze cijfers steunden op een rapport dat besteld én betaald werd door de luchtvaartsector. Het werd opgesteld door het adviesbureau *Oxford Economic Forecasting* (OEF).[1]

OEF definieert de luchtvaartsector als bestaande uit luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, passagiers- en vrachtvervoer, vliegtuigonderhoud, verkeersgeleiding, shops en catering. De vliegtuigconstructie wordt door OEF buiten de luchtvaartsector gehouden.

Aangezien er geen officiële statistieken bestaan, vermeldt OEF dat zij 'deze cijfers uit diverse bronnen hebben vergaard'. Zij kwamen tot de conclusie dat de luchtvaart in het VK in 1988 goed was voor het equivalent van ongeveer 180.000 voltijdse banen.

Het ministerie van Transport stelde gelijkaardige cijfers voorop in zijn vooruitgangsrapport uit december 2006. 'De luchtvaartsector levert een aanzienlijke bijdrage tot de werkgelegenheid en de investeringen in de economie van het VK. De sector is zelf een belangrijke werkgever die rechtstreeks 200.000 banen oplevert en [iets voorzichtiger uitgedrukt] onrechtstreeks veel meer.'

Deze bewering steunde op een ander rapport van OEF uit oktober 2006.[2] Op basis van cijfers van de *Airport Operators Association* stelde OEF vast dat de luchtvaartsector in 2004 rechtstreeks 186.000 mensen werk gaf [3]. Dit is het meest recente gepubliceerde cijfer.

WERKGELEGENHEID PER CATEGORIE

Bij discussies over de werkgelegenheid in de luchtvaartsector worden meestal verscheidene categorieën gehanteerd. De precieze definities variëren van studie tot studie, maar komen ruwweg op het volgende neer.

Rechtstreeks in de luchthaven: alle banen op de luchthaventerreinen, inclusief hotels, catering en shops.

Rechtstreeks buiten de luchthaven: werknemers buiten de luchthaventerreinen, maar die rechtstreeks voor de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen werken. Een voorbeeld hiervan is het kantoor van een luchtvaartmaatschappij buiten de luchthaven zelf.

Onrechtstreeks: banen in bedrijven die goederen en diensten aan de luchtvaart leveren. OEF noemt banen in de energiesector omdat vliegtuigen brandstof nodig hebben; banen in de vliegtuigconstructie omdat de luchtvaart uitrusting voor vliegtuigen aankoopt; bouwvakkers op de luchthaven én de arbeiders die de goederen maken die in de winkeltjes op de luchthaven verkocht worden.[4]

Afgeleid: banen die ontstaan wanneer (rechtstreekse en onrechtstreekse) medewerkers van luchtvaartmaatschappijen en luchthavens hun inkomen besteden. Wanneer een piloot bijvoorbeeld een brood koopt, helpt hij de bakkers aan werk.

Reisbureaus: OEF (maar de andere studies niet) houdt ook rekening met de werkgelegenheid in de reisbureaus, aangezien deze vooral vliegvakanties verkopen.

Katalytisch: banen in bedrijven die zich in de buurt van de luchthaven komen vestigen wegens de goede verbindingen. Aangezien deze bedrijven zich anders elders in het Verenigd Koninkrijk zouden bevinden, is er weinig impact op de totale werkgelegenheid in het land.

Beide OEF-studies bevatten de volgende cijfers voor elke categorie (katalytische werkgelegenheid uitgezonderd).

	1998	2004
Rechtstreekse luchthavenbanen	180.000	186.000
Onrechtstreekse banen	200.000	167.000
Afgeleide banen	94.000	88.000
Reisbureaus	75.000	82.000
Totaal	549.000	523.000

Opvallend aan deze tabel is dat ze aangeeft dat het aantal rechtstreekse banen in luchthavens op zes jaar met slechts 3% is gestegen, terwijl het aantal passagiers dat van deze luchthavens gebruik maakt in deze periode met 30% is toegenomen. Bovendien is in deze periode **de totale werkgelegenheid in de luchtvaartsector gedaald.**

In elk document van de luchtvaartsector of van het ministerie van Transport voor deze sector worden deze categorieën gehanteerd als waren ze de onbetwistbare waarheid. Ze worden gebruikt om de bewering te staven dat luchthavenuitbreiding talrijke jobs 'in de wijde omgeving' oplevert. Toch zijn al deze begrippen hoogst aanvechtbaar.

Minibedrog?

De bovenstaande cijfers voor 1998 lijken het uitgangspunt te vormen voor de uitspraak in de *White Paper* dat "De luchtvaartsector … rechtstreeks voor ongeveer 200.000 banen zorgt en onrechtstreeks voor tot drie keer zo veel". Op het eerste gezicht lijkt deze zin te suggereren dat het aantal onrechtstreekse banen *drie* keer zo groot is als het aantal rechtstreekse banen. Maar de bovenstaande tabel geeft aan dat het aantal onrechtstreekse banen, inclusief de afgeleide banen en reisbureaus, eigenlijk *het dubbele* bedraagt van de rechtstreekse banen.

De zin zou correct zijn, als hij betekent dat het totaal aantal banen, dus rechtstreekse én onrechtstreekse, drie keer zo veel bedraagt als het aantal rechtstreekse banen. Laten we

hopen dat de ambtenaren die de *White Paper* hebben opgesteld, alleen maar een slechte zin hebben geconstrueerd en wiskundig eerlijk tewerk zijn gegaan.

De rechtstreekse werkgelegenheid omvat een groot aantal banen in luchthavenshops. Maar deze winkels zorgen niet voor veel extra werkgelegenheid omdat ze de omzet in de gewone winkelstraten verminderen. Inkopen doen in een luchthaven is niet erg logisch, want pakjes in en uit een vliegtuig zeulen is niet zo handig. De enige reden waarom mensen in een luchthaven shoppen is dat ze verscheidene uren vóór hun vlucht aanwezig zijn, omdat ze bang zijn op weg naar de luchthaven vertraging op te lopen en omdat er lange inchecktijden gelden. Ze hebben dus niets anders te doen. Bovendien worden ze gelokt door belastingvrije producten, een ongegronde subsidiëring van de luchtvaart. Men zou kunnen stellen dat de banen in luchthavenwinkels in de statistieken van de detailhandel moeten worden opgenomen, niet bij de luchtvaart.

De onrechtstreekse werkgelegenheid is correct als statistisch begrip, maar vertoont een andere grote tekortkoming: mensen die in andere sectoren werken, worden dubbel geteld. Men voert bijvoorbeeld aan dat bij de onrechtstreekse banen ook de productie van vliegtuigbrandstoffen is inbegrepen. Hierdoor telt men dus ook de arbeiders op de boorplatforms in de Noordzee mee. Maar die zitten al in de statistieken van de aardoliesector en worden zo dus dubbel geteld.

Bouwvakkers zouden eigenlijk evenmin meegeteld mogen worden: de overheidsrichtlijnen zeggen dat ze bij de bouwsector thuishoren en niet mogen worden meegerekend bij de sector waarvoor ze projecten uitvoeren.[5]

Als andere sectoren dezelfde technieken zouden gebruiken, dan zou het aantal banen in de Britse economie snel hoger uitkomen dan het totale bevolkingscijfer !

De definitie van onrechtstreekse werkgelegenheid levert nog andere vergezochte resultaten op. Het zou bijvoorbeeld tevens gaan om de arbeiders die de goederen produceren voor de winkels op de luchthaven. Daar zijn dus ook de arbeiders uit de Schotse distilleerderijen bij die de whisky voor de belastingvrije winkels stoken.

Reisbureaus verkopen inderdaad grotendeels vliegvakanties. Maar nu er steeds meer vluchten en hotels via het internet worden geboekt, staat de werkgelegenheid in de reisbureaus onder druk. En ook hier wordt er dubbel geteld: medewerkers van reisbureaus zitten ook al in de statistieken van de toerismesector.

Afgeleide werkgelegenheid zou een geldig concept zijn, als het werd gebruikt voor openbare werken om grote werkloosheid te bestrijden. John Maynard Keynes gebruikte in 1936 de term multiplicatoreffect om duidelijk te maken hoe extra banen door de economie naar beneden zouden kunnen doorsijpelen. Zoals hij zelf aangaf, was deze theorie vooral van toepassing op een situatie van massale werkloosheid. “Het is duidelijk dat de tewerkstelling van een aantal mensen in openbare werken … een veel groter effect op de totale werkgelegenheid zal hebben in tijden van ernstige werkloosheid, dan later wanneer volledige werkgelegenheid in het bereik ligt.”[6]

Bovendien worden veel afgeleide banen niet in de onmiddellijke omgeving gecreëerd. Een bakker die een brood bakt voor een piloot is misschien nog lokaal actief, maar de man op het olieboorplatform zeker niet. Erger nog: een aanzienlijk gedeelte van de gezinsbestedingen gaat momenteel naar goederen die in het buitenland worden gemaakt, zodat er zelfs geen afgeleide banen in het VK worden gecreëerd.

Volgens OEF en andere luchthavenstudies zitten in afgeleide werkgelegenheid ook banen die te danken zijn aan de aankopen door rechtstreekse en onrechtstreekse luchthavenwerknemers. Ook dit leidt tot vergezochte resultaten. Het gaat dan niet

alleen om bakkers die brood bakken voor de piloten, maar ook bakkers die brood bakken voor de arbeiders op de boorplatforms en in de distilleerderijen. Als de man op het boorplatform met vakantie gaat in Cornwall, dan wordt het hotelpersoneel (of toch een gedeelte) meegerekend als werkgelegenheid in de luchtvaart. En als de arbeider in de distilleerderij voor het avondeten van zijn gezin enkele kippers koopt, dan worden de vissers die de haringen vingen beschouwd als werknemers van de luchtvaartsector!

Er is geen reden waarom het proces niet onbeperkt zou doorgaan. Waarom zou men er bijvoorbeeld niet ook van uitgaan dat als die vissers geld uitgeven aan kool, zij banen creëren bij de boeren en als ze kranten kopen, ze werk creëren voor journalisten en als die journalisten naar het buitenland vliegen, ontstaan er banen in de luchtvaart, enz.

WERKGELEGENHEID IN DE TOEKOMST - PROGNOSE

Het ministerie van Transport voorspelt dat het aantal passagiers in luchthavens in het Verenigd Koninkrijk van 228 miljoen in 2005 zal oplopen tot 450 miljoen in 2030.[7] Maar er bestaan geen officiële prognoses van de gevolgen hiervan voor de werkgelegenheid.

Misschien hoeft dat niet eens te verbazen. Het is vrijwel onmogelijk om de toekomst van de luchtvaart te voorspellen. Zelfs over de passagierscijfers heerst er grote onzekerheid.[8] Zij worden bepaald door de uitgangspunten dat:

- de groei na de huidige recessie naar het vroegere niveau terugkeert;
- de prijs van de ruwe aardolie in reële cijfers tot in 2030 onder $ 78 per vat blijft;
- de belastingen op het luchtverkeer niet stijgen om meer inkomsten voor de staat te vergaren;
- belastingen om de klimaatveranderingen tegen te gaan (of de kosten van uitstootvergunningen) uitzonderlijk laag blijven;
- de groei in de luchtvaart niet wordt beïnvloed door de recente beslissing om de CO_2-uitstoot tegen 2050 met 80% te beperken.

Over de volgende stap, namelijk de omzetting van het aantal passagiers in het aantal personeelsleden, heerst nog meer onzekerheid.

Jarenlang gold de vuistregel dat er per miljoen passagiers en per jaar een duizendtal (rechtstreekse) medewerkers in luchthaven en luchtvaartmaatschappijen nodig waren. Deze regel hield stand voor de werkgelegenheid ten tijde van de *Air Transport White Paper*. In 2003 waren er ruwweg 200 miljoen passagiers en 200.000 werknemers.

Maar het zou vermetel zijn om er zomaar vanuit te gaan dat er voor elk *extra* miljoen passagiers *telkens* duizend werknemers meer nodig zijn. In 2005 gaf de *Airport Operators Association* aan *York Aviation* de opdracht om de trends voor toekomstige werkgelegenheid te bestuderen.[9] Hun conclusie luidde dat de rechtstreekse werkgelegenheid in de luchthavens zou stijgen van 185.900 in 2004 tot 225.000 in 2030, op voorwaarde dat alle luchthavens zo sterk zouden groeien als aangegeven in de *Air Transport White Paper*. De verwachte toename met 237 miljoen passagiers (104%) zou met andere woorden slechts een stijging met 39.300 (21%) banen opleveren. Het aantal extra banen per extra miljoen reizigers bedraagt dus slechts 166, dus beduidend veel minder dan 1.000.

En zelfs dat cijfer is misschien te optimistisch. In het verleden heeft deze evolutie zich nooit voorgedaan. Zoals gezegd leidde een stijging met 30% van het aantal passagiers in het Verenigd Koninkrijk slechts tot een toename van 3% inzake werkgelegenheid. In het buitenland worden dezelfde trends opgetekend. Op de luchthaven van Frankfurt steeg het aantal vliegbewegingen tussen 1978 en 1996 met 78%, maar toch nam het aantal banen in dezelfde periode maar met 0,6% toe.[10]

Financiën op een dwaalspoor

In zijn verklaring waarom hij zijn voorstel liet vallen om de belasting per vliegtuigpassagier te vervangen door een heffing per vliegtuig, stelde de Britse minister van Financiën in zijn *Pre-Budget Report* in november 2008: *"De regering erkent de bijdrage van de luchtvaartsector tot de economie van het Verenigd Koninkrijk: rechtstreeks 200.000 banen in de sector en tot 500.000 mensen in toeleveringsbedrijven …"* Een voetnoot vermeldde dat deze uitspraak steunde op het OEF-rapport van 2006.

Toen men het Ministerie van Financiën erop wees dat het aantal banen in de 'toelevering' (dus onrechtstreekse banen) 167.000 bedroeg en niet 'tot 500.000', legden zij de schuld hiervoor bij het Ministerie van Transport, dat de informatie had doorgegeven.

Beloften van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen dat verdere groei meer banen zal opleveren, lijken in de realiteit niet bevestigd te worden. Diverse evoluties zullen leiden tot een daling van het aantal mensen dat in luchthavens werkt. Lagekostenmaatschappijen hebben getoond hoe drastisch er kan worden bespaard op personeel, met minder medewerkers in de luchthaven, minder boordpersoneel en een hogere bezettingsgraad van de vliegtuigstoelen. Hoewel de cijfers niet helemaal vergelijkbaar zijn, verwerkt Ryanair 10.000 passagiers per personeelslid tegenover minder dan 800 passagiers per personeelslid bij *British Airways.* [11] Als de concurrentiestrijd de traditionele luchtvaartmaatschappijen verplicht om het lagekostenmodel toe te passen, dan zal de werkgelegenheid op de luchthavens *dalen*.

Wat men over het algemeen niet beseft, is dat er tegelijk ook een evolutie naar 'lagekosten*luchthavens*' bezig is: biljetten worden via het internet gekocht, inchecken verloopt elektronisch en de bagageafhandeling wordt steeds meer geautomatiseerd, zodat hetzelfde aantal luchthavenmedewerkers meer passagiers kan afhandelen. Terminal 5 op Heathrow werd ontworpen voor selfservice: negen op de tien passagiers komen niet meer in contact met personeel tot ze aan boord van het vliegtuig gaan.

In de toekomst komt er misschien een nog eenvoudiger soort luchthaven. De bagage wordt al aan het parkeerterrein ingecheckt en de passagiers gaan rechtstreeks naar de instapruimte, waar de veiligheidscontroles net voor het instappen plaatsvinden. Dat is het model van Ryanair en daarom klagen zij erover dat BAA op Stansted van plan is een 'Taj Mahal'-terminal te bouwen.

NIEUWE STARTBANEN 'CRUCIAAL VOOR BANEN'

door Vincent Moss, politiek redacteur
Sunday Mirror, 11 januari 2009

Directies van luchtvaartmaatschappijen hebben gewaarschuwd dat 500.000 nieuwe jobs verloren zouden kunnen gaan als de regering geen steun verleent aan een belangrijke uitbreiding van de Britse luchthavens …

IS MEER BANEN EEN GOEDE ZAAK?

Omdat 'banen' zo'n emotioneel beladen woord is, lijkt het bijna heiligschennis om zich af te vragen of meer banen in de luchtvaart wel goed is voor het land. In een recessie zijn alle banen welkom, in elke sector, al was het maar om water naar zee te dragen.

Maar in meer normale tijden, als er zo goed als volledige werkgelegenheid is en de bevolking een min of meer vaste geldhoeveelheid te besteden heeft, betekenen meer banen in de luchtvaart minder banen in andere sectoren. Dit standpunt werd ingenomen in een studie door *Berkeley Hanover Consulting*.[12] Het werd ook (tussen de regels) toegegeven door OEF.[13] Meer piloten en meer stewardessen, meer personeel voor bagageafhandeling en meer luchtverkeersleiders betekenen minder artsen, minder verpleegsters, minder leraars, minder afvalophalers, minder winkelpersoneel, minder kelners. Daar is niets mis mee en ook economisch snijdt dit wel hout, als deze evolutie echt weerspiegelt hoe de consumenten hun geld wensen te besteden. En als de prijzen van de diensten de echte kosten weerspiegelen, zonder enige subsidiëring.

Economische groei of echte rijkdom per hoofd van de bevolking ontstaat door toenemende efficiëntie. Dit betekent minder banen voor een bepaalde output, niet meer. Meer banen in de luchtvaart zorgt alleen voor economische groei als zij minder productieve banen elders vervangen. Maar veel banen in de luchtvaart, zoals bagageafhandeling of vliegtuigen schoonmaken, worden door relatief ongeschoold personeel ingevuld. En ze zijn allemaal gesubsidieerd.

De luchtvaart betaalt geen belastingen op brandstoffen en geen btw. De sector profiteert van belastingvrije verkoop op luchthavens en van kunstmatig laag gehouden landingsrechten. Hoewel er belastingen per passagier worden betaald, is dit een relatief laag bedrag in vergelijking met brandstofbelastingen en btw. Het netto belastingvoordeel van de luchtvaartsector in vergelijking met het autoverkeer wordt op £ 9 miljard per jaar geraamd.[14]

Dit betekent dat de belastingssubsidie per (rechtstreekse) baan in de luchtvaartsector in het VK gemiddeld £ 50.000 per jaar bedraagt of £ 1.000 per week of £ 25 per uur.
Voor zoveel subsidies zou beslist elke sector kunnen beloven om voor meer banen te zorgen.

Er was een tijd dat werken in de luchtvaart een romantische bezigheid leek: de piloten waren moedig, de stewardessen verleidelijk, de bestemmingen exotisch en vliegen zelf was een technologisch wonder. Maar nu we weten hoe vervuilend de sector is, lijkt werken in de luchtvaart al veel minder aantrekkelijk. In 2005 stootte de luchtvaart in het Verenigd Koninkrijk 37,9 miljoen ton CO_2 uit en men verwacht dat de uitstoot tegen 2030 tot 59,9 miljoen ton zal toenemen, zelfs als we ermee rekening houden dat vliegtuigen efficiënter worden.[15] Elke werknemer in de luchtvaart is nu gemiddeld verantwoordelijk voor meer dan 200 ton CO_2 per jaar of zelfs voor het equivalent van ongeveer 400 ton als men ook rekening houdt met de verstoring van de stralingsbalans van de aarde.

Elke baan in de luchtvaart is dus ongeveer twintig keer schadelijker voor het klimaat dan de gemiddelde baan in de rest van de industrie (energielevering, activiteiten en transport).[16]

MEER LOKALE BANEN?

Het bovenstaande had betrekking op het hele Verenigd Koninkrijk. Laten we nu meer lokaal gaan kijken. Ook op dit niveau zijn er geen officiële statistieken van het aantal werknemers in elke luchthaven. De *Airport Operators Association* en OEF hebben de volgende, enigszins verouderde tabel gepubliceerd.[17]

Werkgelegenheid in de luchtvaart, 2004

Luchthaven	Passagiers (miljoenen)	Rechtstreekse werkgelegenheid
Aberdeen	2,64	2.716
Belfast City	2,13	807
Birmingham	8,86	9.071
Bristol	4,65	4.747
Cardiff	1,89	1.932
East Midlands	4,38	4.512
Edinburgh	8,02	2.300
Gatwick	31,47	23.761
Glasgow	8,58	5.442
Heathrow	67,34	68.427
Luton	7,54	7.756
Manchester	21,25	18.000
Newcastle	4,72	4.855
Stansted	20,91	10.592
Andere luchthavens	20,63	21.116
Totaal	**214,98**	**185.900**

Grappig detail: sommige getallen in deze tabel lijken te groot te zijn. Je zou verwachten dat de *Airport Operators Association* weet hoeveel mensen in elke luchthaven werken, maar dat is niet zo. Het *Bristol Airport Master Plan* dat door *Bristol Airport* is opgesteld, vermeldt 2.284 rechtstreekse banen voor 2005 en niet 4.747. Het *Birmingham Master Plan* geeft aan dat het totaal, inclusief een aantal onrechtstreekse banen, 7.500 bedroeg in 2006 en niet 9.071.

Bij andere gelegenheden overdrijven de luchthavens het aantal banen dat ze verschaffen. De personeelsenquête van *East Midlands Airport* kwam in 2004 uit bij 7.089 werknemers, terwijl er in de bovenstaande tabel sprake is van 4.512. Waarschijnlijk ligt de verklaring in het feit dat bedrijven die niets met de luchthaven te maken hebben, maar wel op het bedrijventerrein van de luchthaven liggen, werden meegerekend.

Wanneer er sprake is van een nieuwe luchthaven of wanneer er plannen zijn om een bestaande luchthaven uit te breiden, dan verkondigt het luchthavenbedrijf steeds dat dit lokaal voor meer banen zal zorgen. De prognoses zijn dan meestal optimistisch en moeten met enige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd.

Toen *Manchester Airport* in 1991 aankondigde dat het een tweede startbaan wou aanleggen, verklaarde de Voorzitter van het luchthavenbedrijf dat dit 50.000 nieuwe banen zou opleveren.[18] Een rapport dat vervolgens door de luchthaven voor een openbaar onderzoek werd ingediend, corrigeerde dit naar beneden tot 18.000 nieuwe banen. Dit getal omvatte rechtstreekse én onrechtstreekse werkgelegenheid en banen in bedrijven die naar de regio rond Manchester zouden worden aangetrokken. Er zaten ook banen bij die door het binnenkomende toerisme zouden worden gecreëerd - zonder rekening te houden met het uitgaande toerisme. De media bleven echter het getal van 50.000 banen hanteren, dat in 1997 werd herhaald door de *Chief Executive* van de luchthaven nadat de toelating tot aanleg van een tweede startbaan werd verleend.[19]

Maar om hoeveel banen ging het werkelijk? De startbaan werd aangelegd en in 2001 in gebruik genomen. In 2006 werkten op de luchthaven 4.000 mensen meer dan tien jaar daarvoor. Zelfs als we hier de onrechtstreekse en afgeleide banen in de meestal gehanteerde verhoudingen bijtellen, komen we nog maar aan zo'n 6.400 extra banen. Het is duidelijk dat het getal van 50.000 extra banen totaal uit de lucht was gegrepen.

Het *Air Transport White Paper* adviseerde om de meeste luchthavens in het Verenigd Koninkrijk uit te breiden. Het gaf ook aan dat elke luchthaven een masterplan moest opstellen. Het Ministerie van Transport heeft nu echter toegegeven dat *Masterplannen* de toekomstige passagiersaantallen al te optimistisch voorstellen. Zij leggen uit dat hun prognoses voor het totale aantal passagiers in het Verenigd Koninkrijk lager liggen dan het opgetelde totaal van alle masterplannen, omdat elke luchthaven al te optimistisch is.[20]

Een masterplan geldt niet voor de eeuwigheid. *Luton Airport* publiceerde in oktober 2005 een ontwerp van masterplan en trok het in juli 2007 weer in toen de geplande nieuwe startbaan werd geannuleerd.

De psychologie van een masterplan

Een masterplan wordt opgesteld door de eigenaars van een luchthaven. Het drukt hun hoop voor de toekomst uit. Als de titel zou luiden: 'Wat wij zouden willen dat er gebeurt om onze winst te maximaliseren', dan zouden ze op veel scepticisme worden onthaald. In normale taal zouden ze 'luchthavenplannen' worden genoemd. Maar het woordje 'master' geeft aan dat al de rest eraan ondergeschikt is. En het feit dat de titel meestal in hoofdletters wordt geschreven, zoals God, geeft subtiel aan dat ze almachtig en alwetend zijn. De lokale planningoverheid buigt het hoofd. Als de masterplannen ook meer banen voorspellen, doen de planners een knieval.
De regering heeft de knieval voor het masterplan zelfs verplicht gemaakt door het planningsysteem zo aan te passen, dat regionale en lokale plannen rekening moeten houden met de 'Masterplannen'.

Het aantal passagiers en banen van een luchthaven voorspellen is grotendeels nattevingerwerk. Bepaalde omstandigheden, de verhouding lijnvluchten en chartervluchten, het aandeel van lagekostenmaatschappijen, nieuwe jobs die buiten de regio ontstaan (zoals het onderhoud van motoren van *British Airways* in Cardiff en de softwareondersteuning in Bangalore, India) maken elke prognose onbetrouwbaar.

De verhouding van 1.000 extra banen per miljoen extra passagiers is soms te laag, soms veel te hoog. In Exeter waren er in 2005 1.359 banen per miljoen passagiers en men voorspelt dat dit tegen 2030 zou terugvallen tot 1.029. In Bristol was de verhouding 439 banen per miljoen passagiers en dit aantal zou

tegen 2030 stijgen (ja, stijgen!) tot 454. In Edinburgh verwacht men dat de verhouding van 376 momenteel zal stijgen tot 391 in 2030. De drie luchthavens lijken elkaar de loef te willen afsteken in efficiëntie!

In Luton hanteerden sommige raadsleden 1.000 banen per miljoen passagiers, tot men hen uitlegde dat de groei in banen op de luchthaven in de tien jaar tot 2006, gebaseerd op het jaarlijkse werkgelegenheidsonderzoek van de lokale overheid, rond 100 banen per miljoen passagiers lag.

Toen hij het groene licht voor de derde startbaan op Heathrow aankondigde, verklaarde Minister van Transport Geoffrey Hoon: *"De luchthaven van Heathrow zorgt nu voor meer dan 100.000 banen in Groot-Brittannië. De derde startbaan zal naar verwachting ter plaatse tegen 2030 tot 8.000 nieuwe banen creëren en meer werkgelegenheidsvoordelen in de verdere omgeving."* (januari 2009)

De uitleg voor de sterk uiteenlopende werkgelegenheidsvoorspellingen is dat de prognoses worden aangepast aan wat het meeste indruk maakt op het publiek en de planners. Het *Heathrow 2005 Interim Master Plan*[21] noteerde bijvoorbeeld 68.400 rechtstreekse banen op de luchthaven, een verhouding van 1.021 banen per miljoen passagiers. Maar de Terminal 5 Inspecteur was van oordeel dat de regio maximaal 61.500 banen aankon. Bijgevolg voorspelde het masterplan dat het aantal banen met 10% zou verminderen, zelfs als het passagiersaantal tegen 2015 met 40% zou toenemen. Wat een toeval!

De schrik dat de toenemende efficiëntie tot banenverlies zou leiden is een krachtig wapen in de handen van luchthavenvoorstanders. Als bestaande banen op de helling staan, moeten alle werknemers op de luchthaven wel stemmen voor de uitbreiding ervan. Het consultingdocument van de regering *Adding Capacity at Heathrow Airport* suggereerde dat het aantal werknemers op de luchthaven tegen 2030 zou dalen tot 52.400 als er niets gebeurde, maar 60.400 zou bedragen als een nieuwe startbaan en terminal werden gebouwd.

Schrik voor banenverlies door nieuwe technologie is geen goede reden om een ongerechtvaardigde expansie goed te keuren. Als dat wel zo zou zijn, zouden nu veel mensen werken als houtskoolbranders, pijlenmakers, wagenmakers, stalknechten en koetsiers.

Er lijkt bij luchthaveneigenaars een trend te bestaan om op hoge aantallen te gokken als zij menen dat extra banen populair zijn bij de lokale bevolking en de lokale overheden en zij houden hun prognoses laag als zij denken dat banen minder populair zijn. In Gatwick, waar er al vijftig jaar een zeer lage werkloosheidsgraad is, worden extra banen in de luchtvaart beschouwd als een probleem voor de lokale bedrijven. Er is veel verzet tegen het aantrekken van nieuwe arbeidskrachten, omdat dit de vraag naar nieuwe huisvesting doet toenemen in een regio die veel belang hecht aan de bescherming van het platteland. Als bij mirakel verklaarde het *Gatwick Interim Master Plan* (oktober 2006) dat er tussen 1997 en 2015 geen extra banen bijkomen, ondanks de toename van het aantal reizigers van 25 tot 40 miljoen.[22]

Het *Gatwick Master Plan* bevat informatie over een mogelijke extra startbaan die de omvang van de luchthaven zou verdubbelen, waardoor ze groter zou worden dan het huidige Heathrow. Toch lezen we er niet het gewone hoerageroep over extra werkgelegenheid die zou ontstaan. BAA weet heel goed dat de lokale overheden zouden schrikken van het vooruitzicht om nog meer huizen, kantoren en fabrieken te bouwen op het platteland van Surrey en Sussex.

Elk masterplan (behalve dat van Gatwick) bevat opgeklopte uitspraken over het aantal banen dat in de wijde omtrek zou ontstaan, door onrechtstreekse, afgeleide of katalytische werkgelegenheid. Het *Aberdeen Master Plan* beweert dat 2.800 banen op de luchthaven voor nog eens 9.000 banen in de rest van Schotland zorgen. Birmingham beweert dat 'men op basis van de extra

onrechtstreekse en afgeleide impact in 2006 raamt dat de luchthaven ongeveer 10.490 banen (full time equivalent) in de regio West Midlands oplevert.' Met 70.000 werknemers ondersteunt Heathrow 'meer dan 100.000 extra banen doorheen het Verenigd Koninkrijk.'

Zoals reeds gezegd zijn de begrippen onrechtstreeks en afgeleide werkgelegenheid moeilijk verdedigbaar op nationaal niveau, maar op lokaal niveau zijn ze nog twijfelachtiger.

Lokale onrechtstreekse werkgelegenheid

Ter herinnering: de term onrechtstreekse werkgelegenheid wordt gebruikt voor banen in bedrijven die goederen en diensten aan de luchthaven leveren. Er zijn natuurlijk altijd lokale bedrijven die afhankelijk zijn van de luchthaven, zoals lokale hotels of parkeerterreinen net buiten de luchthaven. Bouwvakkers op de luchthaven kunnen lokaal zijn, maar vaak slechts tijdelijk. Veel onrechtstreekse banen bevinden zich echter in andere delen van het Verenigd Koninkrijk of in het buitenland. In fatsoenlijke statistieken wordt met deze banen geen rekening gehouden. Vliegtuigbrandstof levert banen op de Noordzee of in Saudi-Arabië op en uitrusting voor vliegtuigen komt van Airbus in Toulouse of van Boeing in Seattle. Luchthavenwinkels staan er niet voor bekend dat ze lokale producten verkopen.

In de SERAS-studies die voor het Ministerie van Transport werden gemaakt als voorbereiding op de *White Paper* van 2003 vermeldt het consultancybedrijf Halcrow verscheidene eerdere studies over de verhouding tussen lokale onrechtstreekse banen en rechtstreekse banen op de luchthaven. De cijfers schommelden tussen 0,2 voor Newcastle en 0,45 voor Stansted. Het gemiddelde was 0,3.[23] Maar al deze studies werden in opdracht van lobbyorganisaties voor de luchtvaart opgesteld.

Het klopt dat investeringen banen opleveren. Maar werkgelegenheid wordt gebruikt om van alles en nog wat te rechtvaardigen. Als de recessie toeslaat stijgt de politieke waarde van elk programma dat voor meer banen zorgt. Projecten die in meer welvarende tijden door planners of ministers zouden worden afgewezen, vinden plots wel genade. Elke tegenkanting - hoe dwaas het programma op zich ook is - wordt dan afgedaan als antisociale prietpraat die de vooruitgang in de weg staat.

Maar de hamvraag komt in de pers nauwelijks aan bod: hoe betrouwbaar zijn deze beloften? Als een nieuw defensiecontract of superwinkel of weg of luchthaven worden aangekondigd, herhalen de kranten en omroepen de werkgelegenheidscijfers zonder ze in vraag te stellen. En achteraf wordt er zelden gecheckt of de beloftes ook werden waargemaakt.

George Monbiot, *The Guardian,* 1 april 2008

Lokale afgeleide werkgelegenheid

We zagen al eerder dat het begrip afgeleide werkgelegenheid vergezochte resultaten oplevert. Op lokaal niveau is dit nog erger. Als een piloot een brood koopt, is de kans groot dat de bakker die hij werk geeft ergens in de buurt zijn bakkerij heeft. Maar vrijwel al het overige dat hij in de supermarkt koopt, is afkomstig uit heel het Verenigd Koninkrijk of zelfs heel de wereld. Als hij een banaan koopt, geeft hij werk aan mensen in West-Indië.

In 1995 schoof het Ministerie van Financiën 0,2 naar voren als de ratio voor de regionale afgeleide werkgelegenheid.[24] De Halcrow-studie voor SERAS vond diverse waarden, van 0,2 voor Birmingham Airport tot 0,5 voor Stansted. De reden hiervoor is dat er uiteenlopende definities worden gehanteerd. Het gemiddelde was 0,3; hoewel ook dit cijfer niet in de definitieve versie van de SERAS-paper werd opgenomen, omdat zelfs het ministerie toegaf dat het aantal moeilijk precies te berekenen valt.

TREKKEN LUCHTHAVENS BEDRIJVEN AAN?

Luchtvaartmaatschappijen hebben het graag over katalytische werkgelegenheid. Het is een lang, mysterieus en erudiet woord en dus moet het wel juist zijn. Het betekent dat een luchthaven als een katalysator (in een chemische reactie) werkt en bedrijven naar de omgeving van de luchthaven lokt. Maar katalytische werkgelegenheid betekent ook zoveel als "de ene zijn brood is de ander zijn dood". Bedrijven die door de luchthaven worden aangetrokken, komen ergens vandaan, waar er dus banen verloren gaan. En het begrip is zelfs wat voorbijgestreefd: door de elektronische communicatie en door teleconferenties is het luchtverkeer minder essentieel voor de zakenwereld.

Over dit onderwerp werd voor het Ministerie van Transport een belangrijke academische studie gemaakt door professor Ronald W. McQuaid en collega's van het *Transport Research Institute* aan de Napier University in Edinburg.[25] Hun studie ging weliswaar vooral over het wegvervoer, maar zij stelden vast dat: *"Er veel kennis bestaat, die teruggaat tot de 19e eeuw, over de theoretische transportgerelateerde criteria voor bedrijfsvestigingen, … Dit aanvankelijke onderzoek geeft aan dat transport weliswaar een rol speelt in de beslissing om een bedrijf ergens te vestigen, maar dat het niet de enige, noch de belangrijkste factor is. In sommige gevallen is er slechts een gering of onrechtstreeks verband tussen investeringen in transport en de vestiging van een bedrijf. …"*

"Alles wijst erop dat transport een noodzakelijke, maar niet voldoende voorwaarde voor het vestigen van een bedrijf is. Andere factoren, zoals de scholingsgraad en de kosten van de werknemers, de kwaliteit van de lokale omgeving en de kosten van bedrijfspanden bleken even belangrijk of zelfs belangrijker als men ze apart beschouwt. Onderzoek heeft ook aangetoond dat het klimaat, de voorwaarden waarin bedrijven werken en steunmaatregelen van de regering als magneten bedrijven kunnen aantrekken. Transportkosten vormen meestal slechts een heel klein deel van de totale bedrijfskosten, meestal minder dan 5%. Verbeteringen aan de transportinfrastructuur leveren bedrijven dan ook maar kleine besparingen en winst op."

De *South West Regional Development Agency* gaf het consultancybureau EKOS de opdracht om een economische doorlichting van de *South West Regional Airports* te maken. Hun rapport uit december 2007 kwam tot het besluit dat "de relatie tussen sectoren met een sterke groei in de regio en luchtverkeer zwak blijkt. Luchtverkeer is niet noodzakelijk een voorwaarde voor economische groei."

Een enquête uit 1998 bij ambtenaren die bij de lokale overheden belast waren met economische ontwikkeling gaf aan dat de beschikbaarheid van geschoolde werkkrachten en geschikte bedrijventerreinen even belangrijk of belangrijker dan transport waren om investeringen aan te trekken.[26]

Voorstanders van de luchtvaart halen een aantal onderzoeken aan die goede verbindingen of de nabijheid van een luchthaven als een belangrijk argument bij het kiezen van een locatie bestempelen. Een van de meest aangehaalde onderzoeken is de '*European Cities Monitor*' die jaarlijks door de commerciële vastgoedmakelaars Cushman & Wakefield wordt opgesteld.[27] In de raadplegingsfase voor de uitbreiding van Heathrow verklaarde het Ministerie van Transport bijvoorbeeld: *Een onderzoek bij 500 topbedrijven in Europa bracht aan het licht dat 52% van de bedrijven transportverbindingen van vitaal belang vindt als ze beslissingen neemt over een vestiging en 58% vond goede toegang tot markten of klanten essentieel.* Uit een voetnoot blijkt dat dit een citaat is uit een BAA-document (*The Economic Benefit of Heathrow*), dat op zijn beurt wordt aangehaald in de *European Cities Monitor*.

In vergelijking met het aantal bedrijven dat de uitbreiding van Heathrow steunde, steunden bijna tien keer zoveel bedrijven in het Verenigd Koninkrijk het idee van een snelle spoorverbinding tussen Londen en het Noorden.
Slechts 4% van de ondervraagde Britse bedrijven meent voordeel te hebben bij een

uitbreiding van Heathrow. 95% zegt dat het weinig of geen verschil zal maken. Maar 23% van de bedrijven gelooft dat ze baat zullen hebben bij een nieuwe hogesnelheidstrein naar het Noorden, zoals David Cameron had voorgesteld.

Woodnewton Associates, 5 december 2008
www.woodnewtonassociates.co.uk

Dit was gebaseerd op een enquête bij 500 directieleden in Europa. 53% onder hen (52% in 2007) vond inderdaad dat 'transportverbindingen met andere steden en internationaal' een van de factoren is die zij essentieel vinden als ze een locatie kiezen. Maar op de lijst van belangrijke factoren stond dit criterium slechts vierde en bij nader onderzoek blijkt dat ook treinen en snelwegen deel uitmaken van 'verbindingen met andere steden'!

Een onderzoek van Cushman en Wakefield, dat alleen naar bedrijven in het Verenigd Koninkrijk keek (en waarschijnlijk een onderdeel van dezelfde enquête), vroeg 200 directieleden wat de belangrijkste factoren waren bij het kiezen van een locatie. 'Internationale transportverbindingen' werd door slechts 30% opgegeven (22% in 2007).[28] Zij vonden zeven andere factoren belangrijker. Dit onderzoek wordt niet vermeld door de luchtvaartverdedigers.

OMIS is een toonaangevend onafhankelijk consultancybureau dat gespecialiseerd is in bedrijfsvestigingen en -verhuizingen. Zij ondervroegen gedurende meer dan een decennium CEO's en hogere directieleden bij belangrijke ondernemingen in de grootste steden van het land. Het laatste onderzoek, waarbij meer dan 5.000 bedrijfsleiders waren betrokken, werd tussen augustus en november 2005 uitgevoerd. De resultaten werden in maart 2006 bekendgemaakt. Er bleek weinig correlatie te zijn tussen de luchtvaartdiensten in de belangrijkste steden en hun aantrekkelijkheid voor bedrijven. Zowel Manchester, Glasgow als Leeds scoorden beter dan Londen. Uit het vorige onderzoek, in 2003, kwam Leeds (dat slechts een kleine luchthaven heeft) te voorschijn als de meest aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven.[29]

De belangrijkste Japanse investeringen in het Verenigd Koninkrijk, in de autoassemblage in Sunderland, Swindon en Derby en in elektronische en elektrische consumentengoederen in Zuid-Wales, tonen aan dat de kwaliteit van luchthavenfaciliteiten en vliegverbindingen niet de belangrijkste overweging is bij buitenlandse investeringen in ons land. Swindon eventueel uitgezonderd ligt geen enkele van deze locaties bij een luchthaven die een verbinding met Japan aanbiedt.

De luchtvaartsector en het *Transport White Paper* maken veel ophef over het belang van buitenlandse investeringen in het Verenigd Koninkrijk. Professor John Whitelegg dient hen van antwoord:

Uit gegevens voor het gehele Verenigd Koninkrijk blijkt dat bedragen die Britse bedrijven in het buitenland investeren groter zijn dan de investeringen van buitenlandse bedrijven in het Verenigd Koninkrijk. Als er een verband is met betere bereikbaarheid door internationale luchtverbindingen (zoals de luchtvaartsector beweert) dan werkt dit in het nadeel van het VK door de uitvoer van middelen te bevorderen. Eenvoudig gezegd: potentiële banen in het VK worden opgeofferd voor de voordelen van investeringen in het buitenland. Hoewel we niet willen beweren dat dit banenverlies en het wegsijpelen van fondsen in de schoenen van de luchtvaart moeten worden geschoven, trekken we toch de logica van de tegenovergestelde bewering van de sector zelf in vraag. Buitenlandse investeringen in ons land kunnen niet worden opgeëist als voordelen van luchthavens of de luchtvaart. Doen zij dit wel, dan moet er evenveel belang worden gehecht aan de debetzijde van de balans.

De balans geeft trouwens een aanzienlijk netto tekort aan … ongeveer £ 38 miljard per jaar.[30]

Dit netto tekort resulteert rechtstreeks in banenverlies. Als we aannemen dat een baan in het VK creëren ongeveer £ 23.000 kost

(National Audit Office, 1999), dan komt deze uitstroom van banen neer op 1,65 miljoen per jaar gedurende 5 jaar …
Dit banenverlies wordt in de hand gewerkt door de ontwikkeling van de luchtvaart en luchtvaartdiensten.[31]

NEPONDERZOEKEN

In het vorderingsrapport van 2006 voor het *Air Transport White Paper* verklaarde het Ministerie van Transport: 'Volgens het laatste onderzoek van *Oxford Economic Forecasting* vindt 25% van de bedrijven in alle economische sectoren dat toegang tot luchtvaartdiensten een belangrijke factor is wanneer zij beslissen waar zich te vestigen in het Verenigd Koninkrijk. Toegang tot deze diensten beïnvloedt ook de beslissing van 10% van de bedrijven om zich überhaupt in het VK te vestigen."

Volgens het OEF-rapport "verstuurde OEF vragenlijsten naar ongeveer 6.000 bedrijven. Zij ontvingen 165 reacties."[32] Elk onderzoeksbureau dat zichzelf respecteert zou een respons van 2,75% uitzonderlijk laag en discutabel vinden. Die lage respons betekent dat als OEF en het Ministerie van Transport het hebben over 10% van de bedrijven, ze eigenlijk 10% van de teruggestuurde formulieren bedoelen, dus 10% van 165. Met andere woorden: 16 bedrijven op 6.000 (of 0,26%).

De brief naar de 6.000 bedrijven bevatte de volgende tekst: "*Oxford Economic Forecasting* voert dit onderzoek uit op verzoek van CBI, het Ministerie van Transport, een consortium van luchtvaartmaatschappijen en luchthavens en *VisitBritain*. Wij willen de bijdrage van luchtvaartdiensten tot de Britse economie en het concurrentievermogen van Britse bedrijven onderzoeken. De resultaten van het onderzoek zullen aan de regering worden overgemaakt in het kader van het vorderingsrapport 2006 van haar *White Paper* over het luchthavenbeleid." Na deze indrukwekkende inleiding is het betekenisvol dat 5.835 bedrijven zich niet de moeite getroostten om te antwoorden. Misschien is de conclusie wel het tegenovergestelde van wat OEF en het ministerie denken: dat meer dan 97% van de bedrijven luchtvaartdiensten niet belangrijk genoeg vindt om er tien minuten aan te besteden en het formulier in te vullen.

Een ander neponderzoek zat verwerkt in een rapport van *York Aviation* waarvoor de *City of Londen Corporation* in 2008 de opdracht had gegeven. Het rapport steunde op een enquête bij Londense bedrijven om te stellen dat het luchtverkeer belangrijk is voor de City. Maar eigenlijk reageerden slechts 44 bedrijven die jaarlijks slechts 38.000 zakenreizen vertegenwoordigen, ongeveer 0,1% van alle zakenreizen via Heathrow.

In Prestwick produceerde SQW Consulting onlangs een studie[33] voor de *South Ayrshire Council* en *Scottish Enterprise* die beweerde dat 66% van de bedrijven de luchthaven gebruikt voor zakenreizen. Er werden meer dan 1.000 formulieren verstuurd en de enquête werd per e-mail aan alle leden van de Kamer van Koophandel bezorgd. Er kwamen slechts 174 antwoorden binnen. En die kwamen natuurlijk van bedrijven die belangstelling hadden voor de luchthaven. Als we ervan uitgaan dat alle bedrijven die zich niet de moeite gaven om te antwoorden geen belangstelling voor de luchthaven hebben, dan gebruikt minder dan 10% van de ondervraagde bedrijven de luchthaven.

TWEERICHTINGSWEGEN

In 1999 meldde het *Special Advisory Committee on Trunk Road Assessment* (SACTRA) van de regering: "Men kan niet garanderen dat transportverbeteringen alleen de lokale of regionale economie aan één uiteinde van de weg ten goede komen. Wegen verbinden punten in twee richtingen en in sommige omstandigheden komen de voordelen terecht bij de andere, concurrerende regio's."[34]

Sally Cairns van het *Environmental Change Institute* van de universiteit van Oxford gaf hierbij de volgende commentaren: "Het lijkt waarschijnlijk dat het argument van de tweerichtingsweg ook opgaat voor een uitbreiding van de luchtverkeerscapaciteit in het Verenigd Koninkrijk."[35] Het zou dus kunnen dat een lokaal bedrijf probleemloos goederen levert aan een klant in de omgeving, maar nadat er een lokale luchthaven is opengegaan, wordt het mogelijk om de regio goedkoper via de lucht te bevoorraden vanuit een land met een grotere massaproductie.

Het argument voor luchthavenuitbreiding dat echter meestal wordt gebruikt, gaat over betere verbindingen voor zakenlui. Maar ook dat is een tweerichtingsweg. De uitbreiding van de luchthavens in het Verenigd Koninkrijk en de aangroei van het aantal bestemmingen maakt het voor Britse zakenlui makkelijker om naar het buitenland te reizen om fabrieken of callcenters op te zetten in landen als China en India. Dit leidt dus tot banenverlies in het Verenigd Koninkrijk.

De managers van bijvoorbeeld een koekjesfabriek in de denkbeeldige regio Furthershire zullen geneigd zijn om te geloven dat een nieuwe luchthaven of de uitbreiding van een bestaande luchthaven hen meer mogelijkheden zal bieden om de unieke kwaliteiten van *Furthershire Biscuits* over de hele wereld te verkondigen. En buitenlandse kopers kunnen gemakkelijker naar Furthershire reizen, daar de geneugten van klimaat en keuken ervaren en grote orders voor *Furthershire Biscuits* plaatsen. De lokale gezagdragers, die heel hun leven vrijwel alleen *Furthershire Biscuits* hebben geproefd, zullen natuurlijk meteen de nodige bouwvergunningen uitreiken.

Waar men minder aan denkt - hoewel het in de realiteit even waarschijnlijk is -, is dat de luchthaven aan marketingdirecteurs van koekjesfabrieken in Frankrijk, Duitsland, Italië of waar dan ook even goed de kans biedt om het vliegtuig te nemen, de markt te analyseren en het eerbiedwaardige *Furthershire Biscuits Ltd* dood te concurreren. Net zoals wegen, gaan vluchten in beide richtingen.

Een luchthaven bij een kleine stad biedt meestal maar een beperkt aantal bestemmingen. De overheid in Doncaster dacht dat de nieuwe Robin Hood luchthaven welvaart en banen naar Doncaster zou brengen. Maar de luchthaven biedt maar 16 bestemmingen met lijnvluchten aan, waarvan slechts twee dagelijkse vluchten zijn (naar Belfast en Dublin). Acht zijn duidelijk bedoeld voor toeristen (zoals Tenerife), zonder veel belang voor zakenlui. Vier bestemmingen liggen in Polen en het valt makkelijk te raden dat ze vooral voor Poolse gastarbeiders interessant zijn. Zo wordt dus precies het tegenovergestelde bereikt van banen scheppen voor de lokale bevolking.

Het is dus mogelijk om een luchthaven met een ronkende naam en een lange start- en landingsbaan te hebben, maar toch slechts weinig vluchten te kunnen aanbieden die interessant zijn voor zakenlui. Een ander voorbeeld is de luchthaven Manston, die nu *Kent International Airport* heet. Behalve chartervluchten is er alleen een lijnvlucht naar Mallorca (elke vrijdag in de zomer), een lijnvlucht naar Jersey (elke zaterdag in de zomer) en een lijnvlucht naar Gran Canaria, die elke dinsdag vertrekt, maar alleen in augustus. Maar hoop doet leven. Het *Manston Master Plan* uit oktober 2008 voorspelde 6 miljoen passagiers per jaar tegen 2033 (sic) en werkgelegenheid voor 7.500 mensen.

BANENVERLIES IN DE TOERISMESECTOR

Omdat er zoveel meer Britten naar het buitenland vliegen voor hun vakantie dan er buitenlanders naar Groot-Brittannië komen, betekent dat een groot banenverlies voor het land. Elke streek ondervindt daarvan de weerslag. In het Verenigd Koninkrijk bedraagt het deficit van de toerismesector £ 19 miljard per jaar.[36] Hierin zijn ook toeristen inbegrepen die per trein of ferry aankomen of vertrekken. Als we alleen naar de luchtvaart kijken, bedraagt het deficit £ 17 miljard per jaar.

In de toerismesector van het Verenigd Koninkrijk verdient iemand £ 19.000 per jaar.[37] Het banenverlies door **het deficit in het vliegtuigtoerisme kan er bijgevolg op ruwweg 900.000 banen per jaar worden geraamd**.

Een praktisch ingestelde zakenman zou kunnen opwerpen dat je om nieuwe banen te scheppen meer moet doen dan de werknemer betalen. Ongeveer een gelijk bedrag gaat naar overheadkosten, zoals de gebouwen en de uitrusting. Maar voorzien in gebouwen en uitrusting levert ook weer extra banen op en zo komen we opnieuw uit bij een verlies van ongeveer 900.000 banen. Daarbij gaan we er wel van uit - om statistische redenen, de situatie is niet erg waarschijnlijk - dat de Britten die niet naar het buitenland vliegen, hetzelfde bedrag aan een vakantie in het VK zouden besteden.

Nogmaals, dit is een statistische oefening, geen moreel oordeel. Wij beweren helemaal heffing per passagiers). Maar deze kwesties zijn niet relevant in een discussie over banen.

In januari 2009 werd opnieuw een officiële prognose gepubliceerd van het aantal luchthavenpassagiers dat nu en in de toekomst in het Verenigd Koninkrijk aankomt of eruit vertrekt.[38] De gegevens van de belangrijkste tabel werden overgenomen op de volgende pagina. Men gaat ervan uit dat er nieuwe startbanen komen op Heathrow en Stansted, maar 'beperkt' betekent dat de groei van de luchthaven beperkt werd tot de voorstellen in de *Air Transport White Paper*. De cijfers slaan op het aantal passagiers dat niet dat mensen hun vakantie in hun eigen land zouden "moeten" doorbrengen. En het klopt evenmin dat milieubeschermers zuurpruimen zijn die niet kunnen verdragen dat iemand in zijn vakantie graag in de zon zit. Maar als we de banen optellen die de luchtvaart oplevert, moeten we ook de banen tellen die door de luchtvaart verloren gaan.

Om een ander voorbeeld te geven: als mensen meer bananen en minder Engelse appels willen eten, is daar niets mis mee. Het betekent gewoon een lichte verschuiving in de handelsbalans, zodat het Verenigd Koninkrijk meer apparaten of afgeleide financiële producten moet verkopen om de extra bananen te betalen. Inzake werkgelegenheid is het gewoon statistisch tegen elkaar afwegen hoeveel banen er in de appelboomgaarden verloren gaan en hoeveel er in de bananenplantages in het buitenland ontstaan. In tegenstelling tot de luchtvaartlobbyisten beweren de bananenhandelaars niet dat meer bananen eten ook meer banen in het Verenigd Koninkrijk oplevert.

Hieraan zitten twee 'morele' aspecten vast. Een heeft te maken met de impact van het toenemende aantal toeristenvluchten op de klimaatverandering. Het tweede is het feit dat het hoge aantal Britten dat naar het buitenland gaat en de trend naar kortere buitenlandvakanties grotendeels toe te schrijven zijn aan de ruime fiscale subsidies die de luchtvaart ontvangt, omdat ze geen belastingen op brandstof en geen btw betaalt (slechts gedeeltelijk gecompenseerd door een gebruik maakt van luchthavens en dus moet men het door twee delen om het aantal retourvluchten te verkrijgen.

Bij deze tabel dringen een aantal vaststellingen zich op:
* In de rechterkolom staat dat er in 2005 in het Verenigd Koninkrijk meer Britse vakantievluchten waren dan buitenlandse vakantievluchten. De Britten namen dus 41,5 miljoen meer vakanties in het buitenland dan er buitenlanders naar het Verenigd Koninkrijk kwamen voor hun vakantie.
* Door de regeringsplannen voor de groei van de luchtvaart zal de situatie nog verergeren. In

2015 zal het deficit van het toerisme in het Verenigd Koninkrijk, uitgedrukt in aantal retourvluchten, naar verwachting 60 miljoen bedragen en tegen 2030 zal dit getal aangegroeid zijn tot 88,5 miljoen. (Deze cijfers zijn aanzienlijk slechter dan men in november 2007 had verwacht).

* Op Heathrow zijn er nu 30 miljoen vakantiereizigers tegenover 19 miljoen zakenreizigers. Met een extra startbaan zal het aantal zakenreizigers tegen 2030 naar verwachting tot 40 miljoen stijgen, maar het aantal vakantiereizigers zelfs tot 59 miljoen. Er zullen bijna drie keer meer Britse toeristen naar het buitenland gaan dan buitenlandse toeristen naar het Verenigd Koninkrijk komen.

* Gatwick behoudt zijn reputatie als luchthaven voor de gewone man: er zijn zes keer meer vakantiereizigers dan zakenreizigers. Vier keer meer Britten gaan naar het buitenland dan er buitenlanders in omgekeerde richting reizen.

* Ook Stansted wordt vooral voor toerisme gebruikt, minder voor zaken. Het toerismedeficit bedraagt er momenteel 3 miljoen retourvluchten. Een tweede startbaan aanleggen, zou het verwachte deficit tot 8,5 miljoen retourvluchten doen toenemen. Door de uitbreiding van Stansted zouden er, uitgaande van dezelfde berekeningsbasis als hierboven, 120.000 banen in het Verenigd Koninkrijk verloren gaan door mensen die hun geld in het buitenland besteden in plaats van in het Verenigd Koninkrijk.[39] Dit is veel, veel meer dan elke mogelijke groei in luchtvaartbanen door de uitbreiding van een luchthaven.

LUCHTHAVENPASSAGIERS INGEDEELD PER REISTYPE EN JAAR								
2005	**Heathrow**		**Gatwick**		**Stansted**		**Nationaal**	
VK zakenreizen	12	24%	3	11%	3	14%	40	20%
VK vakantie	19	40%	20	68%	11	55%	116	57%
Zakenreizen buitenland	7	15%	1	4%	1	7%	15	7%
Vakantie buitenland	11	22%	5	17%	5	25%	33	16%
Internationaal-Internationaal Transfer	18		3		1		22	
Totaal	66		33		10		225	
2015	**Heathrow**		**Gatwick**		**Stansted**		**Nationaal**	
VK zakenreizen	15	26%	4	11%	5	14%	57	20%
VK vakantie	24	43%	22	66%	19	55%	162	58%
Zakenreizen buitenland	8	14%	2	5%	2	7%	20	7%
Vakantie buitenland	10	17%	6	18%	8	25%	42	15%
Internationaal-Internationaal Transfer	21		3		2		26	
Totaal	78		37		36		308	
2030	**Heathrow**		**Gatwick**		**Stansted**		**Nationaal**	
VK zakenreizen	26	26%	4	11%	7	13%	91	22%
VK vakantie	44	44%	26	68%	30	56%	234	56%
Zakenreizen buitenland	14	15%	2	4%	3	6%	32	8%
Vakantie buitenland	15	15%	7	17%	13	25%	57	14%
Internationaal-Internationaal Transfer	34		2		3		39	
Totaal	133		40		56		452	

VERDUBBELING VAN HET BANENVERLIES

Het regeringsbeleid om het luchtverkeer tegen 2030 te verdubbelen, zal ook het deficit van het vliegtoerisme verdubbelen en waarschijnlijk leiden tot het verlies van nog eens 900.000 banen in de sectoren vakantie en vrijetijdsbesteding in het Verenigd Koninkrijk.

Dit moet worden afgewogen tegen een eventuele toename van de werkgelegenheid in de luchtvaart. Zoals reeds gezegd gaf de *Airport Operators Association* aan *York Aviation* de opdracht om een studie te maken waaruit blijkt dat een verdubbeling van het aantal passagiers tegen 2030 tot een toename van de rechtstreekse werkgelegenheid in de luchthaven met 39.000 eenheden zou leiden.

Het regeringsbeleid zal dus waarschijnlijk tegen 2030 een nettoverlies van nog eens 860.000 banen in het Verenigd Koninkrijk tot gevolg hebben, omdat mensen hun geld eerder in het buitenland dan in het Verenigd Koninkrijk uitgeven. Dit is een gemiddeld verlies van 3.500 banen per maand - elke maand - jaar in, jaar uit.

Je kunt de luchtvaart dus zien als een grote weldaad voor het Verenigd Koninkrijk omdat het Britse publiek zo naar de hele wereld kan reizen en van de zon genieten. Je kan diezelfde luchtvaart ook beschouwen als een grote ramp omdat ze de klimaatveranderingen verergert. Hoe dan ook staat één ding als een paal boven water: de luchtvaart bezorgt het land zeker niet meer banen.

Wel meer banen in Alicante, Antigua en Athene; meer banen in Bangkok, Cancun en Korfoe; meer banen in Faro, Ibiza, Larnaca en Orlando; meer banen in Palma, Phuket en Praag. Maar minder banen in Groot-Brittannië.

EEN GRAP VAN DE LUCHTVAARTLOBBY

De lobbygroep voor de luchtvaart *Flying Matters* publiceerde op 3 december 2008 een persbericht dat duidelijk bedoeld was om de beslissing over de uitbreiding van Heathrow te beïnvloeden.

De titel luidde: ***"De nieuwe startbanen tegenhouden zou een half miljoen nieuwe banen kosten".*** In de tekst stond: *"Het aantal bezoekers aan het VK uit de hele wereld zal meer dan verdubbelen, van 32 miljoen vorig jaar tot 82 miljoen in 2030 … De voorspelde groei in internationale bezoekers … zal naar verwachting tegen 2030 een extra half miljoen banen opleveren."*

Deze cijfers lijken overdreven, bijvoorbeeld omdat ze ook reizigers die per trein en ferry komen omvatten. De officiële prognose van het Ministerie van Transport (zoals blijkt uit de tabel op pagina 19) is dat internationale vliegtuigreizen naar het VK voor zaken en vakantie zullen toenemen van 24 miljoen in 2005 tot 44,5 miljoen in 2030.

Maar nog belangrijker: het slaat statistisch nergens op als je alleen de toeristen telt die naar het Verenigd Koninkrijk komen en niet de toeristen die naar het buitenland gaan. De correcte procedure is dat je naar het nettoverschil tussen beide kijkt.

Door toe te geven dat er een verband is tussen luchtverkeer, toerisme en banen, rechtvaardigt de luchtvaartsector zelf de aanpak van deze studie.

BIJLAGE: DE IMPACT OP DE REGIO'S

Friends of the Earth heeft een eerste aanzet gegeven tot de berekening van de kosten van het toerismedeficit voor de regio's. Zij publiceerden dit in augustus 2005.[40] Hun conclusies staan in kolom A van de onderstaande tabel.

NETTO BANENVERLIES DOOR HET TOERISMEDEFICIT

Regio	Toerisme-deficit 2005 (miljoen £)	Banenverlies in toerisme 2005	Banen op luchthavens 2004	Netto banenverlies, afgerond
	A	B	C	D
Noord-Oosten	- 761	40.000	4.100	36.000
Noord-Westen	- 2.212	116.000	21.800	94.000
York/ Humber	- 1.610	85,000	2.100	83.000
East Midlands	- 1.339	70.000	6.500	64.000
West Midlands	- 1.680	88.000	7.200	81.000
Oost-Engeland	- 1.913	101.000	20.000	81.000
Londen en Zuid-Oosten	- 2.335	124.000	96.800	27.000
Zuid-Westen	- 1.240	65.000	6.800	58.000
Wales	- 756	40.000	1.800	38.000
Schotland	- 1.291	68.000	12.400	56.000
N. Ierland	- 114	6.000	5.300	1.000
TOTAAL	- 15.251	803.000	184.800	620.000

Uitgaande van een gemiddeld loon in de toerismesector in het Verenigd Koninkrijk van £ 19.000 toont kolom B het aantal banen in de toerismesector dat momenteel in elke regio verloren gaat door het luchtverkeer.

Kolom C toont de rechtstreekse werkgelegenheid in de luchthavens in elke regio van het Verenigd Koninkrijk, zoals opgegeven door de *Airport Operators Association*.[41] Met onrechtstreekse, afgeleide en katalytische werkgelegenheid wordt geen rekening gehouden. Indien deze cijfers voor de luchthavens in aanmerking zouden worden genomen, dan moet dat ook gebeuren voor de toerismesector in het Verenigd Koninkrijk. En als de toerismesector in het Verenigd Koninkrijk even krachtig zou lobbyen als de luchtvaartsector, dan zou die sector nu druk bezig zijn met het optellen van alle onrechtstreekse en afgeleide banen die ze creëren.

Kolom D (B min C) toont hoe groot het nettoverlies aan banen is dat elke regio momenteel lijdt door de luchtvaart. De totalen zijn lager dan de cijfers op de vorige pagina's, omdat deze tabel voor eerdere jaren geldt.

In elke regio leidt het deficit van het luchtvaarttoerisme tot een aanzienlijk banenverlies. Er ontstaan veel meer banen in de hotels, cafés, golfclubs, enz. in Spanje, Italië, Griekenland, Florida, enz. - en er gaan er dus meer verloren in het Verenigd Koninkrijk - dan de luchthavens en luchtvaartmaatschappijen er in het Verenigd Koninkrijk kunnen creëren.

Als de regering slaagt in haar opzet om het luchtverkeer tegen 2030 meer dan te verdubbelen, dan wordt de situatie nog erger. Zoals reeds aangetoond zou het deficit van het vliegtoerisme dan ook verdubbelen. En als we ervan uitgaan dat de toename van het luchtverkeer gelijk wordt gespreid over alle regio's, dan verdubbelt ook het aantal banen dat in elke regio verloren gaat.

Kolom E in de onderstaande tabel toont hoeveel banen er extra verloren gaan in de vakantie- en vrijetijdssector als het luchtverkeer tegen 2030 verdubbelt. Aangezien verdubbelen betekent dat je hetzelfde getal bijtelt, is kolom E hetzelfde als kolom B in de bovenstaande tabel.

Verder moeten we een raming maken van de extra luchthavenbanen die in elke regio zouden ontstaan door een verdubbeling van het luchtverkeer. Als we ervan uitgaan dat de toename van de rechtstreekse werkgelegenheid op de luchthavens van 21%, zoals aangegeven door de *Airport Operators Association*, proportioneel in elke regio plaatsvindt, dan is het gemakkelijk om kolom F te definiëren als 21% van de getallen in kolom C.

Zo verkrijgen we kolom G, een ruwe raming van het netto banenverlies in elke regio dat te verwachten is als resultaat van het beleid om het luchtverkeer te verdubbelen.

TOEKOMSTIG NETTO BANENVERLIES DOOR DE TOENAME VAN HET TOERISMEDEFICIT

Regio	**Extra banenverlies in het toerisme per regio tegen 2030**	**Extra rechtstreekse luchtvaartbanen tegen 2030**	**Netto banenverlies tegen 2030, afgerond**
	E	F	G
Noord-Oosten	40.000	860	39.000
Noord-Westen	116.000	4.580	111.000
York/ Humber	85.000	440	85.000
East Midlands	70.000	1.370	69.000
West Midlands	88.000	1.510	86.000
Oost-Engeland	101.000	4.200	97.000
Londen en Zuid-Oosten	124.000	20.330	104.000
Zuid-Westen	65.000	1.430	64.000
Wales	40.000	380	40.000
Schotland	68.000	2.600	65.000
N. Ierland	6.000	1.110	5.000

VOETNOTEN

1. *The Contribution of the Aviation Industry to the UK Economy*. Oxford Economic Forecasting, november 1999. Een analyse van de mate waarin het ministerie van Transport gebruik maakte van dit rapport staat in *Alexander's Ragtime Band.* AirportWatch, 2007.

2. *The Economic Contribution of the Aviation Industry in the UK*. Oxford Economic Forecasting, 2006 www.aoa.org.uk/publications/OEF_Report.pdf

3. De AOA-cijfers waren gebaseerd op een rapport van York Aviation over de economische en sociale impact van luchthavens, september 2005. ww.aoa.org.uk/publications/Economic_Impact_Report.doc

4. Zelfde als voetnoot 1

5. EGRUP-sturing www.webtag.org.uk/archive/msapart1/11.htm

6. *The General Theory of Employment, Interest and Money*. John Maynard Keynes, 1936

7. *UK Air Passenger Demand and CO2 Forecasts,* ministerie van Transport, januari 2009. Het getal 450 miljoen werd verkregen door rekening te houden met de hogere belasting per vliegtuigpassagier die in november 2008 werd aangekondigd. www.dft.gov.uk/pgr/aviation/atf/co2forecasts09/co2forecasts09.pdf

8. *Fallible Forecasts.* AirportWatch, 2008

9. *Economic and Social Impact of Airports*, september 2005. www.aoa.org.uk/publications/Economic_Impact_Report.doc

10. Birmingham Friends of the Earth

11. Afgeleid uit de cijfers in hun jaarverslagen

12. *The Impacts of Future Aviation Growth in the UK*, Berkeley Hanover Consulting, 2000

13. Zie voetnoot 1

14. *The Hidden Cost of Flying*, Sewill, 2003. Het ministerie van Financiën is het ermee eens dat het ontbreken van belasting op brandstof en btw jaarlijks oploopt tot £ 10 miljard. Antwoord op de Emissions Cost Assessment Consultation. www.dft.gov.uk/pgr/aviation/environmentalissues/aviationemissionscostassess/costassesssresponconsul.pdf

15. Zie voetnoot 7

16. www.defra.gov.uk/environment/statistics/globatmos/gagccukem.htm

17. Zie voetnoot 2

18. www.gmpte.com/upload/library/met_south.pdf

19. Persbericht 16 januari 1997

20. Zie voetnoot 7. Zie pagina 55

21. www.baa.com/assets//B2CPortal/Static%20Files/LHRInterimMasterPlan.pdf

22. www.gatwickairport.com/assets/B2CPortal/Static%20Files/lgw_interim_masterplan.pdf

23. *South East and East of England Regional Air Services Study: Stage Two Appraisals Findings Report: Airport Employment Forecasting*. DTLR, 2002

24. *Framework for the Evaluation of Regeneration Projects and Programmes*, ministerie van Financiën, 1995

25. *The Importance of Transport in Business Location Decisions*, 2004
www.dft.gov.uk/pgr/scienceresearch/social/theimportanceoftransportinbu1933?page=1

26. *Transport Links and the Economy*, Automobile Association and Confederation of British Industry, 1998

27. *European Cities Monitor*, Cushman and Wakefield, 2008.
www.cushwake.com/cwglobal/jsp/kcRegisterLogin.jsp?documentURL=/cwglobal/docviewer/2008_European_Cities_Monitor.pdf?id=c20100017p&repositoryKey=CoreRepository&itemDesc=document&cid=c17500010p&crep=Core&cdesc=binaryPubContent&Country=GLOBAL&Language=EN

28. UK Cities Monitor 2008 (zie voetnoot 27)

29. OMIS, 2006, Britain's Best Cities 2005-2006.

30. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), World Investment 2002, Transnational Corporations and Export Competitiveness, september 2002.

31. *The Economics of Aviation: a North West England perspective*, John Whitelegg, april 2003

32. Zie voetnoot 1

33. www.sqw.co.uk/file_download/129

34. Stationary Office

35. Predict and Decide, 2006

36. www.tourismalliance.com/attach.pl/204/240/TA%20Aviation%20Duty%20Submission.pdf

37. Brutoloon van medewerkers in hotels, restaurants, vrijetijdsbesteding, cultuur en sport, ONS, 2008

38. UK Air Passenger Demand and CO2 Forecasts, pagina 134, ministerie van Transport, januari 2009,
www.dft.gov.uk/pgr/aviation/atf/co2forecasts09/co2forecasts09.pdf

39. 5,5 miljoen gedeeld door 41,5 miljoen, vermenigvuldigd met 900.000.

40. *Why airport expansion is bad for regional economies*, Friends of the Earth, 2005
www.foe.co.uk/resource/briefings/regional_tourism_deficit.pdf

41. Zie voetnoot 9

Airport jobs- false hopes, cruel hoax

Published by: Aviation Environment Federation, Broken Wharf House
2 Broken Wharf - London EC4V 3DT - © March 2009

Banen in luchthavens, valse hoop, wrange ontnuchtering

Oorspronkelijke publicatie: Aviation Environment Federation, Broken Wharf House
2 Broken Wharf - London EC4V 3DT - © March 2009
Nederlandse versie door Air Libre Brussel v.z.w.,
Vijf Bunderlaan 35 - 1150 Brussel
www.bruairlibre.be

Emplois dans les aéroports: faux espoirs et cruel canular

Publication originale: Aviation Environment Federation, Broken Wharf House
2 Broken Wharf - London EC4V 3DT - © March 2009
Adaptation française par Bruxelles Air Libre Brussel a.s.b.l.
rue des Cinq Bonniers 35 - 1150 Bruxelles
www.bruairlibre.be