

# Directe tewerkstelling op Brussels Airport

TRENDRAPPORT 2019/1

Tine Vandekerkhove, Tim Goesaert &  
Ludo Struyven



**KU LEUVEN**

**HIVA**

ONDERZOEKSINSTITUUT VOOR  
ARBEID EN SAMENLEVING



# DIRECTE TEWERKSTELLING OP BRUSSELS AIRPORT

Trendrapport 2019/1

**Tine Vandekerkhove, Tim Goesaert & Ludo Struyven**

Onderzoek in opdracht van Aviato

*Gepubliceerd door*  
KU Leuven  
HIVA - ONDERZOEKSINSTITUUT VOOR ARBEID EN SAMENLEVING  
Parkstraat 47 bus 5300, 3000 LEUVEN, België  
hiva@kuleuven.be  
<http://hiva.kuleuven.be>

D/2019/4718/017 – ISBN 9789088360909

© 2019 HIVA-KU Leuven

Niets uit deze uitgave mag worden veeveelvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.  
No part of this book may be reproduced in any form, by mimeograph, film or any other means, without permission in writing from the publisher.

# Voorwoord

Dit trendrapport over de directe tewerkstelling op Brussels Airport kwam tot stand met de steun van Aviato.

Aviato is het tewerkstellingsorgaan van Brussels Airport. Het is een gezamenlijk initiatief dat publieke, privé- en overheidspartners samenbrengt die zich bezighouden met werkgelegenheid en opleiding. De partners zijn VDAB, Actiris, Provincie Vlaams-Brabant, BECI, VOKA, SFTL en Brussels Airport Company.

Dit trendrapport is het eerste rapport in een ruimere opdracht van het HIVA-KU Leuven voor Aviato. Als beleidsgerichte onderzoekers willen wij de rol van Aviato versterken als hét kennis- en vaardighedencentrum bij uitstek op het vlak van werk, opleiding en mobiliteit rond de luchthaven.

Wij danken de leden van de stuurgroep voor hun waardevolle feedback op eerdere versies van dit eerste trendrapport. In het bijzonder danken wij Aviato voor de deskundige ondersteuning, het geduld en het vertrouwen. Verder danken wij Aynah Gangji van BISA (Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse) voor de revisie van de tekst van het Franstalige rapport. Een laatste woord van dank is voor de Nationale Bank van België, de KBO, de RSZ alsook de vele bedrijven op de luchthaven die werden bevraagd. Zij hebben er allen toe bijgedragen dat dit trendrapport de ambitie realiseert om dé bron te zijn voor volledige en accurate cijfers en inzichten over de tewerkstelling op de luchthaven.



# Inhoud

<b>Voorwoord</b>	<b>3</b>
<b>Lijst tabellen</b>	<b>7</b>
<b>Lijst figuren</b>	<b>9</b>
<b>Samenvatting</b>	<b>11</b>
<b>1   Algemeen overzicht van de volledige directe tewerkstelling op de luchthaven</b>	<b>15</b>
1.1 Evolutie van het aantal werknemers op de luchthaven	15
1.2 Overzicht van het profiel van de tewerkstelling op de luchthaven	16
1.3 Directe tewerkstelling op de luchthaven vanuit de Belgische gewesten, provincies en gemeentes	18
1.4 Conclusie	21
<b>2   Socio-economische analyse van de tewerkstelling per luchthavensector</b>	<b>23</b>
2.1 Directe tewerkstelling op de luchthaven per sector	23
2.2 De sectorale verdeling naar arbeids- en persoonskenmerken	25
2.3 Conclusie	28
<b>3   Vergelijkende socio-economische analyse van de tewerkstelling vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Vlaams-Brabant en Antwerpen</b>	<b>31</b>
3.1 Analyse van de tewerkstelling naar woonplaats	31
3.1.1 Tewerkstelling vanuit Brussels Gewest, Vlaams-Brabant en Antwerpen per cluster op provincie- en gemeenteniveau	32
3.1.2 Het profiel van de werknemers en hun jobs afkomstig uit het Brussels Gewest, Vlaams-Brabant en de provincie Antwerpen	37
3.2 Analyse van de tewerkstelling naar persoons- en jobkenmerken	39
3.2.1 Tewerkstelling naar sector, regio en geslacht	39
3.2.2 Tewerkstelling naar sector, regio en leeftijd	42
3.2.3 Tewerkstelling naar sector, regio en arbeidsregime	45
3.2.4 Tewerkstelling naar sector, regio en statuut	46
3.2.5 Kruising van enkele kenmerken van werknemers en hun jobs	47
3.3 Conclusie	49
<b>4   Aanwervingen op de luchthaven</b>	<b>51</b>
4.1 Evolutie aanwervingen en uitstroom	51
4.2 Sectorale analyse van de in- en uitstroom	54
4.3 Socio-economische analyse van de in- en uitstroom	55
4.4 Verblijfsduur na aanwerving	61
4.5 Conclusie	62
<b>- BIJLAGEN -</b>	<b>65</b>
bijlage 1 Benchmark van de sectorale verdeling naar persoons- en jobkenmerken voor het Vlaams Gewest	67
bijlage 2 Rangschikking van gemeenten naar aantal werknemers op de luchthaven	69



# Lijst tabellen

Tabel 1.1	Evolutie van de tewerkstelling op de luchthaven in aantal werknemers en VTE (#, 2017.1-2017.4)	15
Tabel 1.2	Bronnen van data voor de tewerkstelling op de luchthaven in 2017.4 naar persoonskenmerken (# & %, 2017.4)	16
Tabel 1.3	Tewerkstelling op de luchthaven vanuit de gewesten en provincies (# & %, 2017.4)	19
Tabel 2.1	Aantal werknemers en bijhorend VTE per luchthavensector (# en %, 2017.4)	24
Tabel 3.1	Aantal werknemers per cluster opgedeeld naar gewesten, provincies en (voor Brussel) zones (# & %, 2017.4)	32
Tabel 3.2	Het belang van de provinciehoofdsteden in de tewerkstelling vanuit de provincies (# & %, 2017.4)	34
Tabel 3.3	Tewerkstelling naar sector, geslacht, leeftijd en arbeidsregime per regio (# & %, 2017.4)	37
Tabel 3.4	Tewerkstelling op de luchthaven naar sector, regio en geslacht (% , 2017.4)	39
Tabel 3.5	Tewerkstelling op de luchthaven naar sector, regio en leeftijd (% , 2017.4)	42
Tabel 3.6	Tewerkstelling op de luchthaven naar sector, regio en arbeidsregime (% , 2017.4)	45
Tabel 3.7	Tewerkstelling op de luchthaven naar sector, regio en statuut (% , 2017.4)	46
Tabel 4.1	Overzicht verblijfsduur na aanwerving (#, 2016.2-2016.4)	61
Tabel b2.1	Tewerkstelling op de luchthaven vanuit de gemeenten in BHG, Vlaams-Brabant en Antwerpen (#, 2017.4)	69





# Lijst figuren

Figuur 1.1	Taartdiagrammen van de tewerkstelling op de luchthaven en binnen het Vlaams Gewest naar persoons- en jobkenmerken (% , 2017.4)	17
Figuur 1.2	Tewerkstelling op de luchthaven op gemeenteniveau (# , 2017.4)	20
Figuur 2.1	Tewerkstelling op de luchthaven naar sector en enkele persoons- en jobkenmerken (% , 2017.4)	26
Figuur 3.1	Uit welke subregio's zijn de werknemers op de luchthaven afkomstig? (# , 2017.4)	35
Figuur 3.2	Uit welke gemeenten zijn de werknemers op de luchthaven afkomstig? (# & % , 2017.4)	35
Figuur 3.3	Mannelijke tewerkstelling op de luchthaven vanuit de regio's naar sector (# , 2017.4)	40
Figuur 3.4	Vrouwelijke tewerkstelling op de luchthaven vanuit de regio's naar sector (# , 2017.4)	41
Figuur 3.5	Tewerkstelling van jongeren op de luchthaven vanuit de regio's naar sector (# , 2017.4)	43
Figuur 3.6	Tewerkstelling van ouderen op de luchthaven vanuit de regio's naar sector (# , 2017.4)	44
Figuur 3.7	Kruisingen van de variabelen geslacht, leeftijd, arbeidsregime, statuut en woonplaats (% , 2017.4)	48
Figuur 4.1	In- en uitstroom van werknemers op Brussels Airport (# , 2016.2-2017.4)	52
Figuur 4.2	In- en uitstroom van werknemers op Brussels Airport per cluster (# , 2016.2-2017.4)	53
Figuur 4.3	Overzicht in- en uitstroom per sector (# , 2017.4)	55
Figuur 4.4	Overzicht aanwervingen naar geslacht, leeftijd, arbeidsregime, statuut (% , 2017.4)	56
Figuur 4.5	Overzicht exits naar geslacht, leeftijd, arbeidsregime, statuut (% , 2017.4)	58
Figuur 4.6	Woonplaatsverhouding bij in- en uitstroom (% , 2017.4)	60
Figuur b1.1	Tewerkstelling in het Vlaams Gewest binnen de sectoren van de luchthavengebonden activiteiten cluster (% , 2017)	67



# Samenvatting

Voorliggend trendrapport over de tewerkstelling op Brussels Airport brengt voor het eerst de volledige directe tewerkstelling op de luchthaven in kaart. De gegevens over individuele werknemers zijn opgebouwd op basis van alle werkgevers die actief zijn op de luchthaven. In een eerste stap werden alle werkgevers met een vestiging of tewerkstelling binnen het luchthavengebied geïdentificeerd. Daarvoor deden we een beroep op ondernemingslijsten van Brussels Airport Company, die werden aangevuld met gegevens van de Nationale Bank (NBB) en de Kruispuntbank van Ondernemingen (KBO). In een tweede stap werden gegevens over individuele werknemers verzameld via een aanvraag bij de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ), en aanvullende bevestigingen bij de ondernemingen. Op basis van deze methodologie<sup>1</sup> blijken er in totaal 337 vestigingen actief te zijn op het gebied van de luchthaven, behorend tot 317 unieke bedrijven, die samen 23 836 werknemers tewerkstellen (19 739 VTE). Alle gegevens slaan op het vierde kwartaal van 2017 (tenzij anders vermeld).

## *De tewerkstelling op Brussels Airport evenaart de grootste werkgevers in België*

Met een totaal volume van 23 836 werknemers is de luchthaven vergelijkbaar met de grootste werkgevers in België. Typisch voor de tewerkstelling op de luchthaven is dat de werknemers verspreid zijn over een groot aantal werkgevers die geconcentreerd zijn op het relatief kleine gebied van de luchthaven. Wat betreft de gemeenten waarin de werknemers woonachtig zijn, is er wel een grote spreiding. De luchthaven stelt werknemers tewerk uit alle provincies van het land, hoewel het zwaartepunt ligt bij de provincies Vlaams-Brabant (40%) en Antwerpen (17%), gevolgd door het Brussels Gewest (16%) en Oost-Vlaanderen (10%). Bijna drie op vier werknemers (74% of 17 006 werknemers) zijn woonachtig in het Vlaams Gewest. Het Brussels Gewest levert 3 617 werknemers, en het Waals Gewest 2 398 werknemers. De werknemers wonen in de nabijheid van de luchthaven (gemeenten Zaventem, Vilvoorde, maar ook Machelen, Steenokkerzeel, Kortenberg en Kampenhout). Verder pendelen grote groepen werknemers vanuit Brussel en Schaarbeek, alsook vanuit Leuven, Antwerpen en Mechelen.

## *Een arbeidsmarkt met niet minder dan 3 clusters en 18 sectoren*

Wat de arbeidsmarkt van de luchthaven uniek maakt, is de heterogene samenstelling van clusters en sectoren. De eerste cluster is de eigenlijke *luchvaartcluster*. Hier gaat het vooral om jobs in vervoer door de lucht (d.i. de luchtvaartmaatschappijen) en airport handling (de activiteiten van de afhandelaars, zoals Aviapartner en Swissport). Deze cluster vertegenwoordigt 41% van het totale aantal VTE op de luchthaven. De tweede cluster wordt gevormd door de *andere luchthavengebonden activiteiten*, die de eerste cluster ondersteunen. Hier gaat het vooral om vrachtverwerking en opslag (70-tal bedrijven), postdiensten en koeriers (w.o. DHL Aviation, TNT Express Belgium en Bpost) en beveiliging en industriële reiniging. Deze tweede cluster vertegenwoordigt 48% van het totale aantal VTE. Tot slot is er nog een derde cluster, de zogenaamde *business cluster*. Dit is een nog jonge cluster waarin de tewerkstelling in 2017 is opgeklommen tot 11% van het totaal (VTE), een aandeel dat nog zal groeien de komende jaren naarmate de derde cluster verder uitbreidt.

<sup>1</sup> Voor meer info zie: Goesaert, Tim; Vandekerckhove, Tine and Struyven, Ludo. "Directe tewerkstelling op Brussels Airport. Methodologische nota 2019/1."

### *De luchthaven als atypische arbeidsmarkt*

In vergelijking met de tewerkstelling in het Vlaams Gewest heeft de populatie van werknemers op de luchthaven een aantal atypische kenmerken. Niet minder dan twee derde zijn mannen (in Vlaanderen is de man-vrouw verhouding ongeveer gelijk). Dat is voor de *andere luchthavengebonden activiteiten cluster* te verklaren door de aanwezigheid van eerder mannelijke sectoren (zoals personenvervoer over land), maar ook doordat sommige sectoren op de luchthaven mannelijker zijn dan gemiddeld in Vlaanderen (bijvoorbeeld de horeca en de uitzendsector). Vervolgens zien we binnen de *luchtvaartcluster* een combinatie van in hoofdzaak typisch mannelijke sectoren, zoals het bouwen en herstellen van vliegtuigen of de handlingactiviteiten, en enkele, meer vrouwelijke sectoren, zoals de activiteiten van reisbureaus en vervoer door de lucht (hier is de man-vrouw verhouding meer in evenwicht). Verder is er een sterke vertegenwoordiging van de 25 tot 34-jarigen en de 35 tot 49-jarigen. Op Vlaams niveau zijn de leeftijdsgroepen meer gelijk gespreid. De jobs op de luchthaven zijn opvallend meer voltijds (72% t.o.v. 60% op Vlaams niveau), en niet minder dan 71% is bediende (ten opzichte van 49% gemiddeld in Vlaanderen). Onder invloed van de aandacht voor specifieke sectoren (zoals de afhandelaars), wordt de suggestie gewekt van een arbeidsmarkt met preciaire en deeltijdse vormen van tewerkstelling. Dat beeld klopt niet met de cijfers. In andere sectoren zien we net een overwicht van voltijdse jobs (onder meer bij de airport operator, vervoer door de lucht, herstellen van vliegtuigen, ...). Het aandeel uitzendwerkers komt in gelijke mate voor als gemiddeld in Vlaanderen. Deze realiteit zien we als een maatstaf voor langlopende, kwalitatieve jobs op de luchthaven.

### *Grotere pendelafstanden voor meer gespecialiseerde jobs en te vervangen profielen*

Algemeen geldt dat werknemers die in de *luchtvaartcluster* actief zijn, verder wonen dan werknemers in de tweede, *luchthavengebonden cluster*. Voor de meer gespecialiseerde profielen en de typische luchthavenjobs is de pendelafstand dus groter.

In de *luchtvaartcluster* zien we in de eerste plaats werknemers uit het Vlaams Gewest (74%), dan uit het Waals Gewest (15%) en tot slot uit het Brussels Gewest (12%). In de *cluster met de andere luchthavengebonden sectoren* wijzigt de volgorde en zien we meer Brusselse werknemers dan Waalse (17% versus 7%). In de *business cluster* komt 25,3% van alle werknemers uit Brussel. Deze cluster telt dan weer minder werknemers uit het Vlaams Gewest (66%).

Bij de *andere luchthavengebonden activiteiten* zijn de Brusselaars vooral actief in de horeca en bij de uitzendkantoren. Het gaat om twee sectoren met een meer preciaire tewerkstelling, met een sterk overwicht van jongere mannen (74% van de Brusselse werknemers zijn mannen, 54% is jonger dan 35 jaar). Deze werknemers zijn voornamelijk woonachtig in de gemeenten rond de kanaalzone en de woongemeenten in het noordwesten van het gewest. Werknemers woonachtig in het Waals Gewest zijn vooral actief in de *luchtvaartcluster*, in het bijzonder het bouwen en herstellen van vliegtuigen. Voor de typische luchtvaartsector, vervoer in de lucht, komen relatief meer werknemers uit de provincie Antwerpen, en dan in hoofdzaak de stad Antwerpen. Voor de *andere luchthavengebonden sectoren* komen de werknemers vooral uit het nabije Vlaams-Brabant. Hier gaat het vooral om oudere werknemers (aandeel van 50-plussers bij de werknemers uit Vlaams-Brabant is 23%). Naarmate deze uitstromen, kan de pool voor nieuwe kandidaten worden verruimd met werknemers uit de gemeenten over de taalgrens.

### *De arbeidsmarkt op de luchthaven is niet meer volatiel dan gemiddeld in ons land*

Hoe lang blijven nieuw aangeworven werknemers bij dezelfde werkgever? Uit vorig onderzoek weten we dat gemiddeld, voor heel België, 40% van de aanwervingen maar 1 of 2 kwartalen duren. Dat is ook voor de luchthaven het geval. Dit gemiddeld cijfer verbergt wel grote sectorale verschillen. Jobs met een duur van meer dan één jaar vinden we vooral in de sectoren vervoer door de lucht, vrachtverwerking en opslag en posteries en koeriers. Jobs van kortere duur zitten vooral in de sectoren airport handling, horeca, handel en uiteraard de uitzendsector.

*De scheve verdeling naar woonplaats in de samenstelling van de werknemerspopulatie wordt bestendigd bij de nieuwe aanwervingen*

Vanwaar komen de nieuw aangeworven werknemers op de luchthaven? Het patroon van herkomst naar woonplaats in de totale tewerkstelling wordt bestendigd bij de nieuwe werknemers. Niet minder dan 69% is afkomstig uit het Vlaams Gewest, gevolgd door het Brussels Gewest (22%) en het Waals Gewest (9%). De keerzijde van de instroom zijn de exits: hier is 66% van de uitstromende werknemers woonachtig in het Vlaams Gewest, 25% in het Brussels Gewest en 9% in het Waals Gewest. In vergelijking met de totale tewerkstelling op de luchthaven komen er dus relatief meer Brusselaars bij, maar er verdwijnen er ook meer. Die grotere dynamiek hangt deels samen met de meer volatiele sectoren horeca en uitzendwerk, waarin meer Brusselaars op de luchthaven aan de slag gaan. Tegelijk zien we dit patroon ook binnen andere (grotere) sectoren, zoals vervoer door de lucht, airport handling en vrachtverwerking en opslag. De huidige in- en uitstroom op de luchthaven bestendigt dus de scheve verdeling naar woonplaats in de samenstelling van de werknemerspopulatie op de luchthaven.

*De ruimtelijke mismatch als bijzondere uitdaging voor de arbeidsmarkt van de luchthaven*

Voortgaand op de regio van waaruit werknemers naar de luchthaven pendelen, is de arbeidsmarkt op de luchthaven niet evenredig samengesteld. Dit terwijl bij de nieuwe aanwervingen de scheve verdeling niet echt wordt gecorrigeerd. Anderzijds laat de arbeidsmarktkrapte zich vooral voelen in het Vlaamse landsgedeelte, terwijl er voor het Brussels Gewest en het Waals Gewest nog een ruim aanbodoverschot is. Een belangrijke uitdaging voor de arbeidsmarkt van de luchthaven ligt bij het oplossen van deze ruimtelijke mismatch. Immers, ook voor het invullen van vacatures dreigt de ruimtelijke mismatch zich door te zetten. Het ruimtelijk aspect komt bovenop de andere aspecten van mismatch tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt van de luchthaven. Vandaar dat bij het ondersteunend beleid vooral aandacht nodig is voor screening en toeleiding naar vacatures, taalkennis én vervoersmobiliteit.

Voor het verzorgen van technische opleidingen en begeleiding op de werkvloer biedt de onderlinge nabijheid van bedrijven op de luchthaven dan weer een extra troef. Aviato kan hierin het initiatief nemen als samenwerkingsverband van arbeidsmarktoperatoren en stakeholders op en rond Brussels Airport. Initiatieven voor werving, begeleiding en opleiding hanteren vooral de werknemer als aangrijpingspunt voor actie. Brussels Airport heeft ook een sterke hefboom als vestigingsplaats voor bedrijven op de luchthaven en als initiatiefnemer voor de uitbouw van de *business cluster*. Voor het verder aantrekken van bedrijven in de *business cluster* zien we vooral een opportuniteit voor bedrijven uit het Brussels Gewest, vanwege de schaarste aan bedrijventerreinen in Brussel zelf en de moeilijkere bereikbaarheid. Een gericht vestigingsbeleid kan gepaard gaan met ondersteunende maatregelen om meer nieuwe werknemers aan te trekken uit Brussel en Wallonië. Aldus laten beide hefbomen toe om in te werken op zowel de vraagzijde als de aanbodzijde van de arbeidsmarkt.



# 1 | Algemeen overzicht van de volledige directe tewerkstelling op de luchthaven

Het eerste deel van dit rapport schetst een beeld van de volledige directe tewerkstelling op de luchthaven. Daarbij wordt gekeken naar een evolutie van zowel het aantal werknemers als het bijhorende aantal voltijdse equivalenten (VTE) over de vier kwartalen van 2017. Deze tewerkstelling wordt verder uitgesplitst naar enkele belangrijke persoons- en jobkenmerken, met name geslacht, leeftijd, arbeidsregime, statuut en woonplaats.<sup>2</sup> De berekeningen van omvang en profiel van werknemers op de luchthaven zijn gebaseerd op een objectieve en transparante meting. De onderliggende methodologie wordt uitvoerig toegelicht in een aparte nota bij dit trendrapport.<sup>3</sup>

## 1.1 Evolutie van het aantal werknemers op de luchthaven

**Tabel 1.1 Evolutie van de tewerkstelling op de luchthaven in aantal werknemers en VTE (#, 2017.1-2017.4)**

Tewerkstelling op de luchthaven	# WN	VTE
2017.1	22 544	18 735
2017.2	23 122	19 202
2017.3	23 664	19 390
2017.4	23 836	19 739

\* Cijfers bevatten ook de niet in België woonachtige werknemers.

Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

Tabel 1.1 geeft een beeld van de totale tewerkstelling op Brussels Airport, opgesplitst naar aantal werknemers en totale VTE. Over de vier kwartalen van 2017 zien we een stijging van zowel het aantal werknemers als het totale VTE. In totaal hebben we 337 vestigingen (van 317 bedrijven) in het vizier met een totaal van 23 836 werknemers in het vierde kwartaal.

In wat volgt leggen we verder de focus op het vierde kwartaal van 2017. Van de 23 836 werknemers die we zien, werd 86,5% via de RSZ bevestigd. Het overige deel werd ontvangen via bevestigingen/andere bronnen. De persoonskenmerken die we verder gebruiken in dit rapport beslaan minstens 97% van de populatie. Op één kenmerk na: statuut werd enkel via de RSZ aangeleverd, waardoor dit kenmerk voorhanden is voor 20 622 werknemers, of 86,5% van de totale populatie.

<sup>2</sup> Tenzij anders vermeld zijn de cijfers steeds inclusief de activiteiten in de business cluster.

<sup>3</sup> Voor meer info zie: Goesaert, Tim; Vandekerkhove, Tine and Struyven, Ludo. "Directe tewerkstelling op Brussels Airport. Methodologische nota 2019/1."



**Tabel 1.2 Bronnen van data voor de tewerkstelling op de luchthaven in 2017.4 naar persoonskenmerken (# & %, 2017.4)**

	Werknemers 2017.4		Persoonskenmerken				
	#	%	Geslacht	Leeftijd	Arbeids-regime	Statuut	Woonplaats
RSZ	20 622	86,5	*	*	*	*	*
Lange bevraging	2 555	10,7	*	*	*		*
Korte bevraging	200	0,8					
Sociale balans	337	1,4	*		*		
Overige	122	0,5					
<b>Totaal</b>	<b>23 836</b>	<b>100,0</b>	<b>98,6%</b>	<b>97,2%</b>	<b>98,6%</b>	<b>86,5%</b>	<b>97,2%</b>

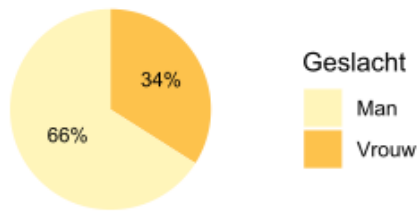
Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

## 1.2 Overzicht van het profiel van de tewerkstelling op de luchthaven

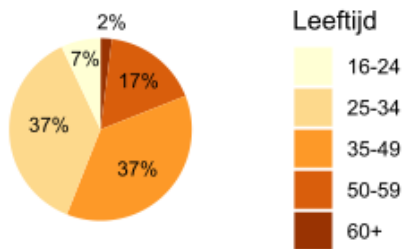
Als eerste punt van analyse willen we de tewerkstelling op de luchthaven toetsen aan deze binnen het Vlaams Gewest als geheel, opgesplitst naar enkele persoons- en jobkenmerken. Het idee hierachter is dat de luchthaven kan gezien worden als een specifieke, heterogene arbeidsmarkt waarin heel wat sectoren en ook verschillende statuten vertegenwoordigd zijn. Een vergelijking met het Vlaams Gewest, waarin de luchthaven gesitueerd is, is relevant vanuit het criterium dat de meeste werknemers afkomstig zijn uit het Vlaams Gewest.

**Figuur 1.1 Taartdiagrammen van de tewerkstelling op de luchthaven en binnen het Vlaams Gewest naar persoons- en jobkenmerken (% , 2017.4)**

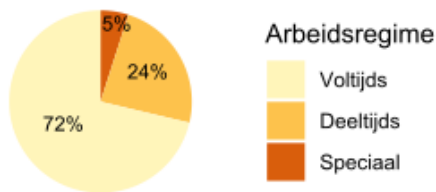
**Tewerkstelling naar geslacht (2017.4)**



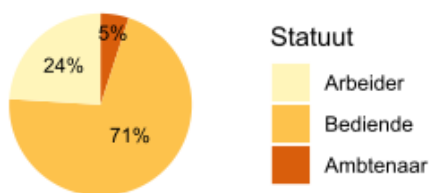
**Tewerkstelling naar leeftijd (2017.4)**



**Tewerkstelling naar arbeidsregime (2017.4)**

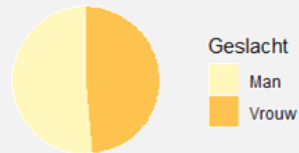


**Tewerkstelling naar statuut (2017.4)**

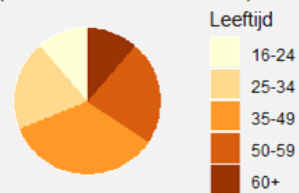


**Benchmark met het Vlaams Gewest**

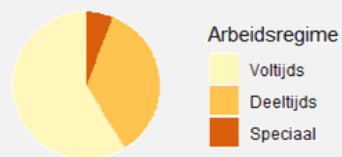
**Tewerkstelling naar geslacht (Vlaams Gewest, 2017)**



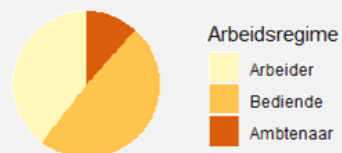
**Tewerkstelling naar leeftijd (Vlaams Gewest, 2017)**



**Tewerkstelling naar arbeidsregime (Vlaams Gewest, 2017)**



**Tewerkstelling naar statuut (Vlaams Gewest, 2017)**



Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

Globaal zien we dat er op de luchthaven beduidend meer mannen dan vrouwen aan het werk zijn. Zo is 66% van de werknemers mannelijk, terwijl dit op Vlaams niveau 51% is. Dat de genderverdeling op de luchthaven uit balans is, kan in de eerste plaats te wijten zijn aan de grotere aanwezigheid van typisch mannelijke sectoren op de luchthaven in vergelijking met het Vlaams Gewest. Daarnaast kan de tewerkstelling per sector op zich ook mannelijker zijn op de luchthaven dan gemiddeld in Vlaanderen. In een volgend deel wordt dit vraagstuk verder uitgediept.

Ook qua leeftijd wijkt het beeld op de luchthaven af van dat binnen het Vlaams Gewest. In het Vlaams Gewest als geheel zien we een relatief gelijke verdeling van de vijf leeftijdsgroepen. Op de luchthaven blijkt een duidelijke oververtegenwoordiging van de middengroepen 25-34 en 35-49 jaar. De jongere en oudere leeftijdsgroepen zijn op de luchthaven minder sterk aanwezig dan gemiddeld in het Vlaams Gewest.

Het arbeidsregime van werknemers op de luchthaven is in heel wat gevallen voltijds. Net minder dan 72% van de tewerkgestelden werkt in een voltijds arbeidsregime, ten opzichte van 58,5% in het Vlaams Gewest. Verder werkt 24% van de werknemers in een deeltijds contract, wat dan weer minder is dan het Vlaams gemiddelde van 35%. De speciale contracten<sup>4</sup> komen relatief gezien even frequent voor op de luchthaven als in het Vlaams Gewest. Deze vaststellingen over het arbeidsregime corrigeren het beeld dat soms wordt opgehangen over de luchthaven als een arbeidsmarkt gekenmerkt door een grotere flexibiliteit dan gemiddeld.

Wat opvalt in de verdeling naar statuut is dat er op de luchthaven beduidend meer bedienden werken (71%) dan het Vlaams gemiddelde (49%). Dit kan te wijten zijn aan de opname in de figuur van de *business cluster*, waarin uitsluitend bedienden worden tewerkgesteld. Zoals in hoofdstuk 2 toegelicht, ontwikkelt de *business cluster* zich als een derde cluster naast de *luchtvaartcluster* en de *luchthavengebonden cluster*. Ook een bedrijf als Brussels Airport Company, met een groot belang in de tewerkstelling op de luchthaven, telt uitsluitend bedienden en heeft een aandeel in deze tendens. Het aantal arbeiders en ambtenaren<sup>5</sup> op de luchthaven blijft lager dan het Vlaams gemiddelde.

### 1.3 Directe tewerkstelling op de luchthaven vanuit de Belgische gewesten, provincies en gemeentes

Tabel 1.3 geeft een beeld van de tewerkstelling op de luchthaven naar woonplaats van werknemers. Zowel het gewest als de onderliggende provincies zijn weergegeven.

<sup>4</sup> Met speciale contracten worden uitzendcontracten en andere kortlopende contracten (bv. seizoensgebonden arbeid) bedoeld.

<sup>5</sup> De gegevens van defensie (luchtmacht) zijn verkregen via een lange bevraging en zijn bijgevolg niet opgenomen in de cijfers rond statuut. Het aantal ambtenaren blijft hierdoor licht onderschat.

**Tabel 1.3 Tewerkstelling op de luchthaven vanuit de gewesten en provincies (# & %, 2017.4)**

2017.4	# WN	% gewest	% provincie
<b>BHG</b>	3 617	15,7%	
Brussel	3 617		15,7%
<b>Vlaams Gewest</b>	17 006	73,9%	
Antwerpen	3 975		17,3%
Limburg	947		4,1%
Oost-Vlaanderen	2 229		9,7%
Vlaams-Brabant	9 244		40,2%
West-Vlaanderen	611		2,7%
<b>Waals Gewest</b>	2 398	10,4%	
Henegouwen	775		3,4%
Luik	455		2,0%
Luxemburg	28		0,1%
Namen	287		1,2%
Waals-Brabant	853		3,7%
<b>Totaal</b>	<b>23 021</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

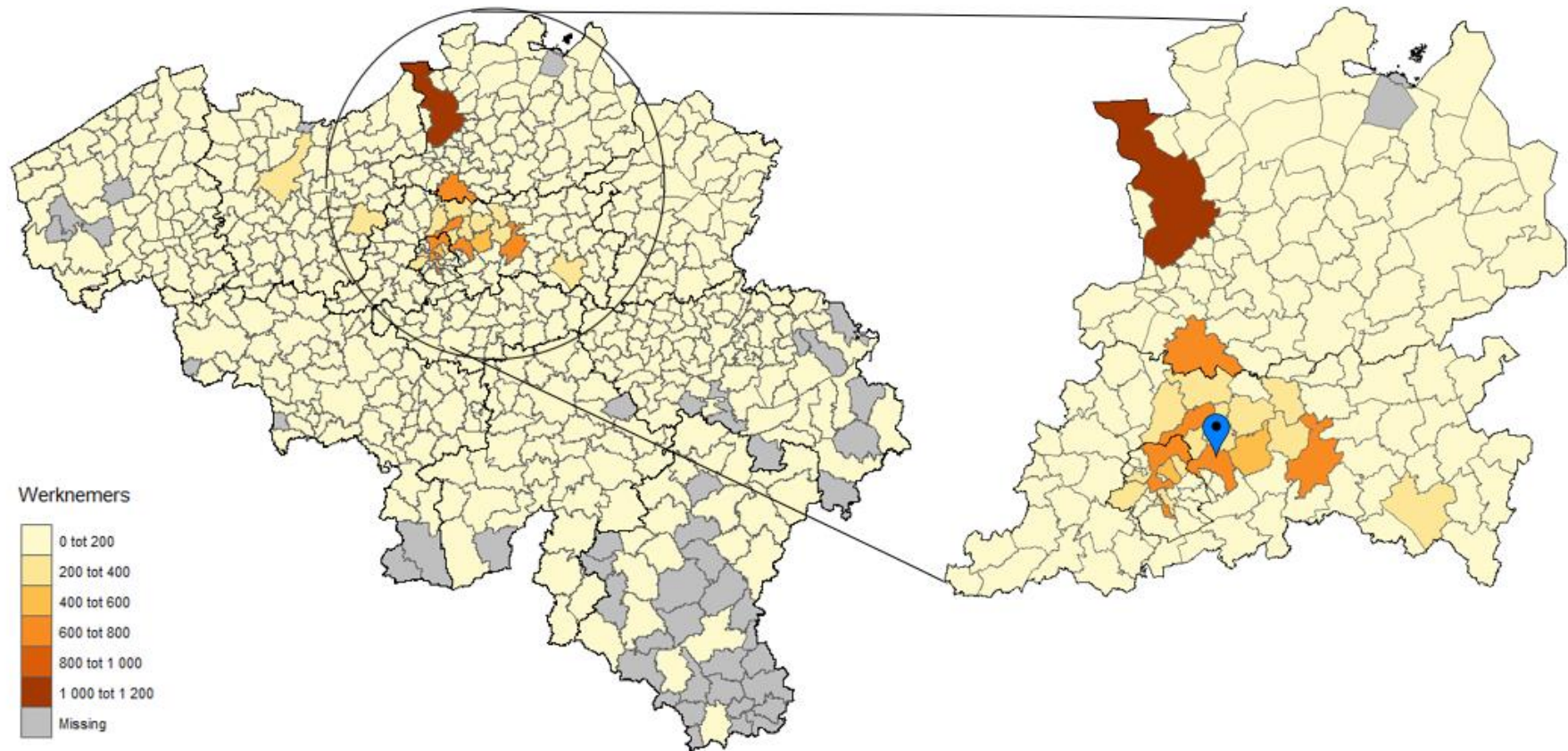
Van de 23 021 werknemers op de luchthaven waarvan de woonplaats gekend is (97,2% van het totale aantal werknemers), komen er 17 006 (73,9%) uit het Vlaams Gewest. Dat maakt het Vlaams Gewest bij uitstek het gewest dat het best vertegenwoordigd is in de tewerkstelling, na het Brussels Hoofdstedelijke Gewest (15,7%) en het Waals Gewest (10,4%).

Inwoners van Vlaams-Brabant vormen in absolute cijfers de grootste groep in de tewerkstelling op de luchthaven (40,2%), gevolgd door werknemers afkomstig uit Antwerpen (17,3%) en Brussel (15,7%). Van de 23 021 werknemers op de luchthaven komt 3,7% uit Waals-Brabant en 3,4% uit Henegouwen, die hiermee de best vertegenwoordigde Waalse provincies uitmaken. Het belang van deze provincies ligt tussen dat van Limburg en West-Vlaanderen in, hoewel deze beide laatste op een grotere afstand van de luchthaven liggen.

Figuur 1.2 geeft een visuele weergave van de tewerkstelling op de luchthaven naar woonplaats op het laagste analyseniveau, dat van de gemeente. De werknemers blijken hoofdzakelijk afkomstig te zijn uit het gewest Brussel en de provincies Vlaams-Brabant en Antwerpen. Onder andere de gemeente Zaventem en de steden Leuven, Vilvoorde, Mechelen en Antwerpen<sup>6</sup> zijn sterk vertegenwoordigd. Zo valt op dat steden een grote leverancier zijn van tewerkstelling op de luchthaven, al speelt hier ook hun gewicht qua inwonersaantal.

<sup>6</sup> In een volgend deel wordt het belang van Antwerpen, qua inwonersaantal de grootste gemeente in België, wat meer in perspectief geplaatst.

Figuur 1.2 Tewerkstelling op de luchthaven op gemeenteniveau (#, 2017.4)



Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

## 1.4 Conclusie

Op de luchthaven zijn in het vierde kwartaal van 2017 23 836 werknemers actief in 337 vestigingen van 317 bedrijven. Met deze omvang evenaart de directe tewerkstelling op Brussels Airport de grootste werkgevers in België.

Naar woonplaats van de totale werknemerspopulatie gaat het op de luchthaven om een zeer scheve samenstelling. 73,9% van alle werknemers op de luchthaven komt uit het Vlaams Gewest, terwijl slechts 15,7% uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en 10,4% uit het Waals Gewest afkomstig is.

De vergelijking van de tewerkstelling op de luchthaven met die op de Vlaamse arbeidsmarkt toont aan dat de luchthaven in verschillende opzichten kan gezien worden als een atypische arbeidsmarkt. Als we de arbeidsmarkt op de luchthaven in relatie plaatsen tot de Vlaamse arbeidsmarkt (werknemers die *werken* in het Vlaams Gewest), komen enkele opvallende bevindingen aan het licht.

- De luchthaven kent in vergelijking met het Vlaams Gewest een sterk mannelijke tewerkstelling: 66% van de werknemers op de luchthaven is mannelijk, in Vlaanderen is dit 51%.
- Werknemers binnen de leeftijdsgroepen 25-34 en 35-49 jaar zijn oververtegenwoordigd op de luchthaven, terwijl de jongere (16-24 jaar) en oudere (50-59 jaar en 60+) leeftijdsgroepen minder aanwezig zijn.
- Iets meer dan 7 op 10 werknemers op de luchthaven werkt in een voltijds regime, wat meer is dan gemiddeld in Vlaanderen (6 op 10). Daarnaast komen de deeltijdse contracten (24%) minder voor dan op de Vlaamse arbeidsmarkt (35%). De speciale contracten (kortlopende of onregelmatige contracten) komen in gelijke mate voor als gemiddeld in Vlaanderen. De luchthaven kent dus geen grotere contractuele flexibiliteit dan gemiddeld op de Vlaamse arbeidsmarkt.
- Op de luchthaven werkt 71% in het statuut van bediende, ten opzichte van 49% op Vlaams niveau. Dit staat tegenover een kleiner aandeel arbeiders en ambtenaren.
- De luchthaven stelt werknemers tewerk vanuit alle provincies van het land. Het zwaartepunt ligt bij het Vlaams Gewest (74%), met Vlaams-Brabant (40%) en Antwerpen (17%) als belangrijkste provincies. Ook inwoners van het Brussels Gewest zijn goed vertegenwoordigd in de totale tewerkstelling (16%). Onder andere de gemeenten Zaventem en steden als Leuven, Vilvoorde, Mechelen of Antwerpen zijn een grote leverancier van tewerkstelling op de luchthaven.

Het volgende hoofdstuk toont aan dat de tewerkstelling op de luchthaven niet alleen atypische kenmerken vertoont, maar ook kan gezien worden als een specifieke heterogene arbeidsmarkt, samengesteld uit verschillende activiteitssectoren en clusters.



## 2 | Socio-economische analyse van de tewerkstelling per luchthavensector

Het algemene beeld van de tewerkstelling op de luchthaven dat in hoofdstuk 1 is geschetst, wordt in dit deel verder uitgediept met een analyse naar activiteitssectoren of luchthavensectoren. Een eerste sectie gaat in op het aantal werknemers en het bijbehorend aantal VTE per cluster en luchthavensector. Hierna volgt opnieuw een analyse naar de verschillende persoons- en jobkenmerken.

### 2.1 Directe tewerkstelling op de luchthaven per sector

Tabel 2.1 geeft het aantal werknemers en het bijhorende VTE weer voor de tewerkstelling op de luchthaven in het laatste kwartaal van 2017. De activiteiten op de luchthaven bestaan uit activiteiten in de eigenlijke *luchtvaartcluster* (eerste cluster) en *activiteiten in andere, luchthavengebonden sectoren* (tweede cluster). Voor deze indeling baseren we ons op de classificatie in de rapporten van de Nationale Bank van België (NBB). Daarnaast onderscheiden we nog een derde '*business cluster*' van bedrijven, die zich omwille van multimodale bereikbaarheid op het luchthavengebied vestigen zonder noodzakelijk direct in relatie te staan met de luchthavenactiviteiten. In de methodologische nota kunnen de tabellen met sector per NACE-codering teruggevonden worden.



**Tabel 2.1 Aantal werknemers en bijhorend VTE per luchthavensector (# en %, 2017.4)**

2017 Q4	# WN	VTE	Aandeel van totale VTE op luchthaven	Aandeel van totale VTE per cluster
<b>Luchtvaartcluster</b>	<b>9 564</b>	<b>8 058</b>	<b>40,8%</b>	<b>100,0%</b>
Vervoer door de lucht	4 531	3 807	19,3%	47,2%
Reisbureaus en reisorganisatoren	161	144	0,7%	1,8%
Airport Operator	823	758	3,8%	9,4%
Airport Handling	2 075	1 555	7,9%	19,3%
Bouwen en herstellen van vliegtuig	1 072	942	4,8%	11,7%
Andere luchtvervoerondersteunende activiteiten	902	854	4,3%	10,6%
<b>Andere luchthavengebonden activiteiten</b>	<b>12 007</b>	<b>9 515</b>	<b>48,2%</b>	<b>100,0%</b>
Personenvervoer over land	430	410	2,1%	4,3%
Goederenvervoer over land	291	253	1,3%	2,7%
Vrachtverwerking en opslag	2 268	2 034	10,3%	21,4%
Posterijen en koeriers	2 276	1 929	9,8%	20,3%
Beveiliging en industriële reiniging	1 647	1 260	6,4%	13,2%
Handel	574	452	2,3%	4,8%
Hotels, restaurants en catering	1 255	987	5,0%	10,4%
Overige diensten	438	372	1,9%	3,9%
Overige industrieën	69	64	0,3%	0,7%
Publieke diensten	1 588	1 525	7,7%	16,0%
Uitzendkantoren	1 171	229	1,2%	2,4%
<i>Subtotaal</i>	<i>21 571</i>	<i>17 573</i>		
<b>Business cluster</b>	<b>2 265</b>	<b>2 165</b>	<b>11,0%</b>	<b>100,0%</b>
Consultancy	2 265	2 165	11,0%	100,0%
<b>Totaal</b>	<b>23 836</b>	<b>19 739</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

\* Deels gebaseerd op NACE-indeling, deels luchthavenspecifieke indeling.

Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

Vooreerst valt op dat niet de luchtvaartcluster, maar wel de *andere luchthavengebonden activiteiten cluster* zowel qua aantal werknemers als qua aantal VTE de grootste is op de luchthaven. Met zijn 12 007 werknemers is deze cluster goed voor bijna de helft van de volledige tewerkstelling op de luchthaven. De *luchtvaartcluster* volgt met een totale tewerkstelling van 9 564 werknemers (of 40,1%). De *business cluster* ten slotte telt een tiende van het totaal aantal werknemers op de luchthaven.<sup>7</sup>

De *luchtvaartcluster* omvat enkel de sectoren die specifiek zijn voor de luchthaven en dus buiten de luchthaven niet of nauwelijks voorkomen. De helft van het totale aantal VTE binnen deze cluster zit in de sector vervoer door de lucht (3 807 VTE werknemers). Deze sector omvat de verschillende luchtvaartmaatschappijen die werkzaam zijn op Brussels Airport. Een andere grote sector, goed voor 8% van het totale VTE (of 1 555 VTE), is de airport handling. Binnen deze sector zijn slechts twee bedrijven actief, met name Aviapartner en Swissport.

<sup>7</sup> Anno 2017 stond Deloitte nog als enige bedrijf in voor 11% van de totale tewerkstelling op de luchthaven. In volgende edities worden meer werkgevers in deze *business cluster* verwacht, waaronder twee hoofdkantoren actief in de consultancy.

De cluster met de *andere luchthavengebonden activiteiten* telt iets minder dan de helft van het totale aantal VTE dat gepresteerd wordt op de luchthaven. Een vijfde hiervan (2 034 VTE) situeert zich in de sector vrachtverwerking en opslag, gespreid over een 70-tal bedrijven. Ook de sector posteries en koeriers doet het goed, hier zit 10% van het totale aantal in VTE (of 1 929 VTE). Deze sector omvat DHL Aviation, TNT Express Belgium en ook Bpost als belangrijkste ondernemingen. Daarnaast zien we dat ook de typische (onderhouds)diensten en de horeca belangrijke sectoren van tewerkstelling vormen binnen deze cluster. Opvallend is dat de uitzendkantoren, in vergelijking met het aantal werknemers, een laag aantal VTE vertonen. Zo staan de 1 171 uitzendkrachten actief op de luchthaven voor een totaal van slechts 229 VTE werknemers.

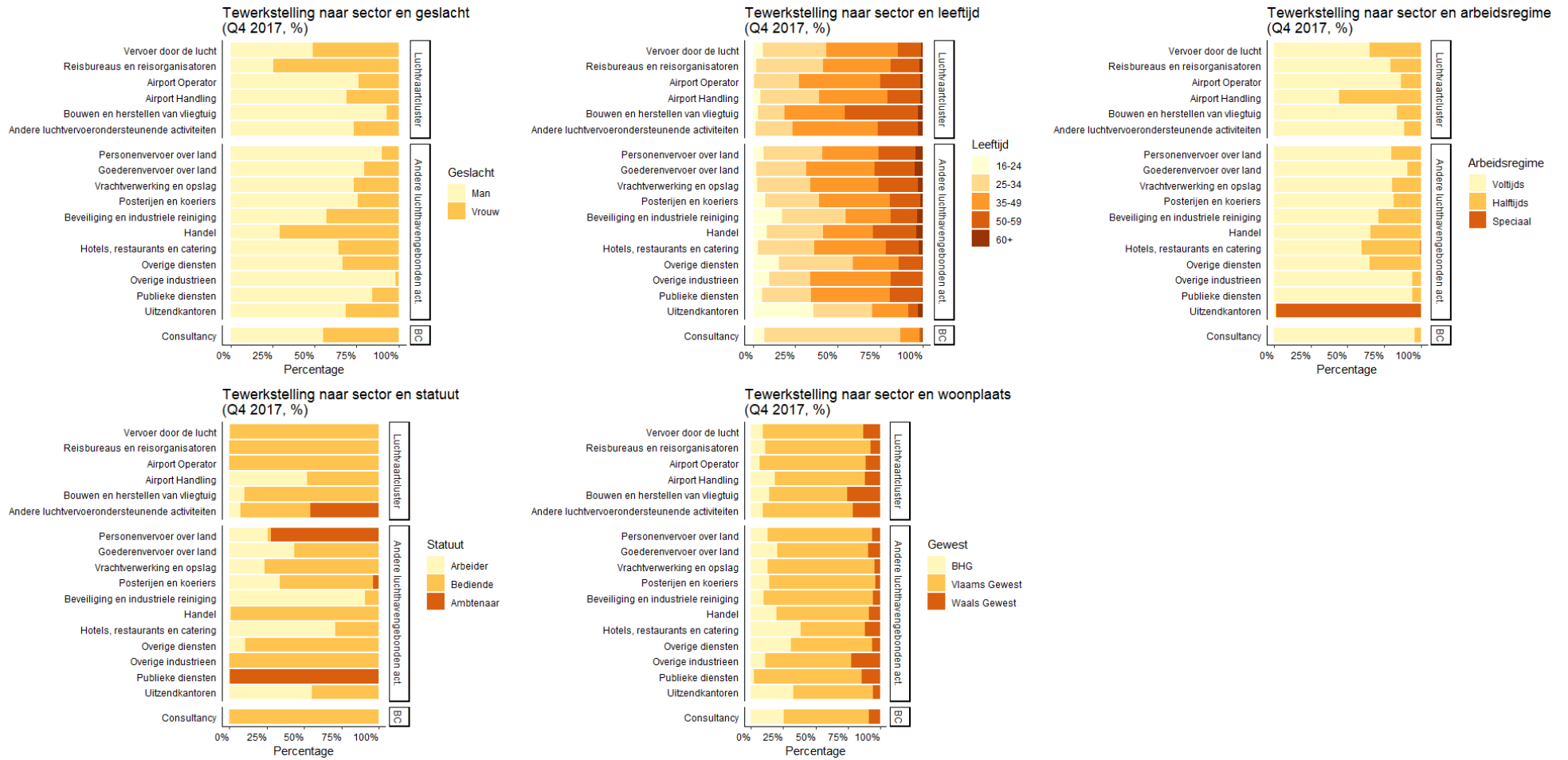
Binnen de twee grote clusters zien we ten eerste een mix van zowel erg grote, gemiddelde maar ook erg kleine sectoren. Als we kijken naar typische jobs op een luchthaven, met name binnen de sectoren vervoer door de lucht en handling in cluster 1 en de logistieke diensten in cluster 2 (vrachtverwerking en opslag, posteries en koeriers en ook beveiliging en industriële reiniging), dan blijken deze op zich meer dan de helft van het totale aantal in VTE uit te maken. Ten tweede zien we op de luchthaven ook een mix van grote en kleinere bedrijven. In totaal hebben we 337 vestigingen in het vizier met een totaal van 23 836 werknemers. De 10 grootste werkgevers hebben 12 956 werknemers aan de slag met een totaal aantal VTE van 10 932, wat staat voor resp. 54% van het totaal aantal werknemers of 55% van het totale aantal in VTE. De activiteiten op de luchthaven zitten dus sterk geconcentreerd bij een beperkt aantal grotere bedrijven. Beide factoren - het gewicht van typische activiteiten op de luchthaven geconcentreerd in een beperkt aantal grotere bedrijven - dragen bij aan het portret van Brussels Airport als specifieke arbeidsmarkt.

## 2.2 De sectorale verdeling naar arbeids- en persoonskenmerken

Naar analogie met het eerste deel van dit rapport willen we ook hier de tewerkstelling op de luchthaven vergelijken met deze in het Vlaams Gewest al geheel. De verdeling van de tewerkstelling naar persoons- en jobkenmerken wordt deze keer opgesplitst per luchthavensector. De figuren voor het Vlaams Gewest zijn in bijlage opgenomen. Voor de vergelijking met het Vlaams gemiddelde worden enkel de sectoren binnen de cluster van de *andere luchthavengebonden activiteiten* weergegeven<sup>8</sup>, de sectoren in de *luchtvaartcluster* zijn immers te luchthavenspecifiek.

8 Hierbij worden de NACE-sectoren op Vlaams niveau gegroepeerd zoals in deze studie. Zie onder meer: Goesaert, Tim; Vandekerckhove, Tine and Struyven, Ludo. "Directe tewerkstelling op Brussels Airport. Methodologische nota 2019/1." voor een overzicht van de verschillende NACE-sectoren. De overige diensten en overige industrieën zijn in de figuren over het Vlaams Gewest niet opgenomen, wegens de grote lading die deze sectoren dekken. Bovendien zijn slechts een beperkt aantal werknemers op de luchthaven hierin actief.

**Figuur 2.1 Tewerkstelling op de luchthaven naar sector en enkele persoons- en jobkenmerken (% , 2017.4)**



Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviatio; bewerking HIVA-KU Leuven

De eerste grafiek in figuur 2.1 toont de sectorale verdeling van de tewerkstelling op de luchthaven naar geslacht. Hierboven werd reeds aangetoond dat 66% van de totale tewerkstelling bestaat uit mannen. Dit blijkt zo te zijn voor heel wat sectoren, met als opvallende voorbeelden het bouwen en herstellen van vliegtuigen en het personenvervoer over land. In slechts twee sectoren is de tewerkstelling hoofdzakelijk vrouwelijk, namelijk de reisbureaus en reisorganisatoren en de retailactiviteiten.

Voor de *luchtvaartcluster* wordt –zoals boven vermeld– geen vergelijking gemaakt met de gegevens van het Vlaams Gewest. We zien binnen de cluster wel een combinatie van in hoofdzaak typisch mannelijke sectoren, zoals bouwen en herstellen van vliegtuigen of de handlingactiviteiten, en enkele meer vrouwelijke sectoren, zoals vervoer door de lucht en de activiteiten van reisbureaus. Ook in de cluster van de *andere luchthavengebonden activiteiten* zien we een dergelijke tendens. De benchmark met het Vlaams Gewest toont of de sectoren binnen deze cluster typisch mannelijk/vrouwelijk zijn, dan wel of ze vooral op de luchthaven een mannelijk/vrouwelijk karakter aannemen. Beide verklaringen blijken een rol te spelen. De eerste verklaring is niet luchthavenspecifiek: de tewerkstelling in een sector als personen- of goederenvervoer over land is zowel op de luchthaven als in het Vlaams Gewest hoofdzakelijk mannelijk. De tweede verklaring is wel luchthavenspecifiek: uit de cijfers blijkt dat in de sector beveiliging en industriële reiniging twee op drie werknemers op de luchthaven mannelijk is, terwijl dit in het Vlaams Gewest ongeveer één op vier is<sup>9</sup>.

De volgende grafiek gaat in op de verdeling van de tewerkstelling op de luchthaven naar leeftijd. De taartdiagrammen uit het eerste hoofdstuk lieten reeds zien dat de middengroepen (25-34 en 35-49 jaar) een groot aandeel hebben in de tewerkstelling. Dit blijkt ook voor de verschillende sectoren te kloppen. Een opvallende verdeling zien we binnen de uitzendsector, de beveiliging en industriële reiniging en de *business cluster*, waar meer dan de helft van de tewerkgestelden jonger is dan 34 jaar. Een opmerkelijk ‘oudere’ sector is het bouwen en herstellen van vliegtuigen, waar maar liefst 50% van de werknemers ouder is dan 50 jaar.

In twee luchthavensectoren wijkt de leeftjidsverdeling af van deze in het Vlaams Gewest: de uitzendkantoren en de beveiliging en industriële reiniging. Vooral de groep van 16-24-jarigen is in deze sectoren sterker vertegenwoordigd op de luchthaven dan gemiddeld in het Vlaams Gewest. Beide sectoren zijn dus luchthavenspecifiek uitgesproken ‘jonge’ sectoren. Voor elke sector binnen de *andere luchthavengebonden activiteiten cluster* heeft de groep tussen de 25-34 jaar maar ook deze tussen 35 en 49 jaar een groter aandeel in de tewerkstelling op de luchthaven dan in Vlaanderen.

De sectorale verdeling van werknemers naar arbeidsregime toont of ook in elke sector het aandeel voltijdse contracten hoger ligt dan de deeltijdse of speciale contracten, zoals algemeen in de taartdiagrammen werd aangegeven. Op de luchthaven is in elke sector het arbeidsregime voor meer dan de helft van de tewerkgestelden voltijds. Enkel voor de handling activiteiten zien we een 50-50 verdeling tussen voltijdse en deeltijdse contracten. De *luchtvaartcluster* blijkt, op deze sector na, een sterk voltijds gerichte cluster. Ook de sectoren in de *andere luchthavengebonden activiteiten cluster* hebben in vergelijking met het Vlaams Gewest een groter voltijds karakter, met als meest opvallende voorbeeld de sector beveiliging en industriële reiniging; in het Vlaams Gewest is slechts een vierde van de tewerkstelling hier voltijds, terwijl dit op de luchthaven ongeveer drie vierde is. Het grotere

<sup>9</sup> De luchthavensector beveiliging en industriële reiniging dekt een grote lading aan activiteiten. Indien een eerste opsplitsing wordt gemaakt naar de bedrijven die instaan voor beveiligingsactiviteiten zien we al meteen een verschil met de gemiddelde Vlaamse tewerkstelling. Op de luchthaven is in totaal 57% van alle werknemers binnen de groep van beveiliging mannelijk, terwijl dit in het Vlaams Gewest in dezelfde NACE-sectoren maar liefst 83% is. Als reden speelt hier onder andere de wetgeving die verplicht dat enkel bewakingsagentes vrouwen mogen fouilleren, waardoor vrouwen in deze sector onmisbaar zijn op de luchthaven. Ook de tweede opsplitsing naar schoonmaakactiviteiten toont een duidelijke discrepantie tussen de genderverdeling op de luchthaven en die binnen het Vlaams Gewest. In de schoonmaakbedrijven op de luchthaven (waarvoor we over gender-gegevens beschikken) zien we een aandeel mannelijke tewerkstelling van 52%, in vergelijking met 15% in het Vlaams Gewest.

aandeel voltijdse werknemers op de luchthaven hangt dus samen met het meer voorkomen van ‘voltijdse’ sectoren, maar ook met het meer voltijdse karakter ervan dan gemiddeld in Vlaanderen. Dat draagt bij aan het beeld van de luchthaven als een atypische arbeidsmarkt.

Voor de verdeling naar statuut lieten de taartdiagrammen al zien dat er op de luchthaven een bovengemiddeld aandeel bedienden aan de slag is. De sectorale verdeling wijst voor de meeste sectoren ook in die richting, zoals in vervoer door de lucht, waar 99,6% werkt als bediende, of de handel, waar dit percentage 99% bedraagt. Opvallend veel arbeiders zien we in de uitzendkantoren, hotels, restaurants en catering of de beveiliging en industriële reiniging. In de publieke diensten zijn uitsluitend ambtenaren aan de slag.

De *luchtvaartcluster* is een cluster waar typisch vooral bedienden aan de slag zijn. Enige uitzondering zijn opnieuw de activiteiten van de bagageafhandelaren, waar we de helft arbeiders terugvinden (en zoals hierboven aangetoond ook de helft deeltijdse contracten). Indien we voor de sectoren binnen de *andere luchthavengebonden activiteiten cluster* de benchmark maken met het Vlaams Gewest, zien we dat ook hier een groter aandeel bedienden aan de slag is op de luchthaven dan wat het Vlaams gemiddelde per sector laat zien.

Een laatste figuur gaat de verdeling van de tewerkstelling per woonplaats na. Het grootste deel van de werknemers op de luchthaven is afkomstig uit het Vlaams Gewest en dat geldt ook voor bijna elke sector afzonderlijk. Enkel binnen de horeca en de uitzendkantoren zien we ongeveer evenveel werknemers aan de slag vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als vanuit het Vlaams Gewest. De tewerkstelling vanuit het Waals Gewest is sowieso laag, maar bereikt een piek in de sector bouwen en herstellen van vliegtuigen, wat een relatief kleine sector is.

### 2.3 Conclusie

De luchthaven vormt een specifieke arbeidsmarkt, met een heterogene samenstelling van drie clusters en 18 sectoren. Daarnaast zien we een combinatie van erg grote en kleine sectoren, en ook grote en kleine bedrijven. De typische jobs op de luchthaven vertegenwoordigen meer dan de helft van het totale aantal VTE.

- De *luchtvaartcluster* omvat alle activiteiten die de luchtvaart- en luchthavensector definiëren. Deze cluster staat in voor 41% van het totale aantal VTE op de luchthaven. Belangrijkste sectoren zijn vervoer door de lucht (3 807 VTE werknemers) en airport handling (1 555 VTE werknemers).
- De tweede cluster, de *andere luchthavengebonden activiteiten cluster*, omvat de activiteiten aanwezig binnen het luchthavengebied die bijdragen aan de normale werking van de luchthaven. Deze groep maakt de grootste cluster uit, met 48% van het totale aantal VTE. De grootste sectoren in de tweede cluster zijn vrachtverwerking en opslag (2 034 VTE werknemers) en posteries en koeriers (1 260 VTE werknemers).
- De *business cluster* telt 11% van het totale VTE op de luchthaven, en omvat in 2017 enkel één bedrijf, actief in de consultancy sector.

In de vergelijking van de **sectorale** tewerkstelling naar persoonskenmerken op de luchthaven met de tewerkstelling in het Vlaams Gewest, komt opnieuw het atypische karakter van de luchthaven als arbeidsmarkt naar voor.

- Binnen de *luchtvaartcluster* zien we een combinatie van typisch mannelijke sectoren (bouwen en herstellen van vliegtuigen) en eerder vrouwelijke sectoren (reisbureaus en reisorganisatoren). Binnen de *andere luchthavengebonden activiteiten cluster* zijn er sectoren die én op de luchthaven, én op Vlaams niveau een mannelijk karakter aannemen (personen- en goederenvervoer over land) maar

ook sectoren die afwijken van het Vlaamse beeld (meer mannelijke tewerkstelling in beveiliging en industriële reiniging op de luchthaven).

- In elke sector zijn de leeftijdsgroepen 25-34 en 35-49 jaar beter vertegenwoordigd in de tewerkstelling op de luchthaven dan gemiddeld in Vlaanderen. Binnen de *luchtvaartcluster* valt bouwen en herstellen van vliegtuigen op als 'oude' sector: 50% is ouder dan 50 jaar. In de *andere luchthavengebonden activiteiten cluster* kennen de uitzendsector en beveiliging en industriële reiniging een jonger karakter dan op Vlaams niveau.
- De *luchtvaarcluster* is, met uitzondering van de handling-activiteiten, sterk voltijds gericht. Ook de sectoren binnen de *andere luchthavengebonden activiteiten cluster* kennen meer voltijdse tewerkstelling dan gemiddeld in het Vlaams Gewest. Dit weerlegt het beeld van de luchthaven als arbeidsmarkt met vooral preciaire en deeltijdse vormen van tewerkstelling.
- In de *luchtvaarcluster* zijn vooral bedienden aan de slag. De handling vormt opnieuw een uitzondering, hier werkt de helft van de werknemers als arbeider. Ook in de sectoren van de *andere luchthavengebonden activiteiten* zien we meer bedienden dan op Vlaams niveau.



## 3 | Vergelijkende socio-economische analyse van de tewerkstelling vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Vlaams-Brabant en Antwerpen

In dit derde deel van het trendrapport bekijken we de tewerkstelling op de luchthaven op het meest gedetailleerde niveau. De gegevens over de woonplaats van luchthaven-werknemers (zie hoofdstuk 1) wijzen op het belang van drie herkomstgebieden voor de tewerkstelling op de luchthaven, met name het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG), de provincie Vlaams-Brabant en de provincie Antwerpen. We beperken de analyses tot deze drie regio's. We beginnen met het profiel van de werknemers die op de luchthaven zijn tewerkgesteld. De verschillen die hierbij aan bod komen worden verder uitgediept met behulp van kruisingen tussen drie variabelen, opgesplitst naar geslacht, leeftijd, arbeidsregime, statuut en woonplaats.

### 3.1 Analyse van de tewerkstelling naar woonplaats

We kunnen de tewerkstelling naar woonplaats op verschillende niveaus analyseren. Zo hebben we gegevens over het gewestelijke, het provinciale en het gemeentelijke niveau. Per cluster kunnen we nagaan hoeveel elk gewest, provincie, provinciehoofdstad of gemeente bijdraagt aan de tewerkstelling.



### 3.1.1 Tewerkstelling vanuit Brussels Gewest, Vlaams-Brabant en Antwerpen per cluster op provincie- en gemeenteniveau

**Tabel 3.1 Aantal werknemers per cluster opgedeeld naar gewesten, provincies en (voor Brussel) zones (# & %, 2017.4)**

2017.4	Luchtvaartcluster		Andere luchthavengebonden activiteiten		Business cluster	
	# WN	%	# WN	%	# WN	%
<b>BHG</b>	<b>1 096</b>	<b>11,6%</b>	<b>1 957</b>	<b>17,2%</b>	<b>564</b>	<b>25,3%</b>
Gemeenten 1 <sup>e</sup> gordel	168	1,8%	241	2,1%	167	7,5%
Industriële gemeenten kanaalzone	345	3,7%	758	6,7%	109	4,9%
Stad Brussel	169	1,8%	384	3,4%	87	3,9%
Woongemeenten noordwesten	206	2,2%	407	3,6%	52	2,3%
Woongemeenten zuidoosten	208	2,2%	167	1,5%	149	6,7%
<b>Vlaams Gewest</b>	<b>6 941</b>	<b>73,8%</b>	<b>8 589</b>	<b>75,5%</b>	<b>1 476</b>	<b>66,1%</b>
Vlaams-Brabant	3 521	37,4%	5 088	44,7%	635	28,4%
Antwerpen	1 739	18,5%	1 806	15,9%	430	19,3%
Limburg	403	4,3%	466	4,1%	78	3,5%
Oost-Vlaanderen	944	10,0%	1 028	9,0%	257	11,5%
West-Vlaanderen	334	3,5%	201	1,8%	76	3,4%
<b>Waals Gewest</b>	<b>1 374</b>	<b>14,6%</b>	<b>832</b>	<b>7,3%</b>	<b>192</b>	<b>8,6%</b>
Henegouwen	419	4,5%	311	2,7%	45	2,0%
Luik	240	2,6%	177	1,6%	38	1,7%
Luxemburg	16	0,2%	9	0,1%	3	0,1%
Namen	169	1,8%	103	0,9%	15	0,7%
Waals-Brabant	530	5,6%	232	2,0%	91	4,1%
<b>Totaal</b>	<b>9 411</b>	<b>100,0%</b>	<b>11 378</b>	<b>100,0%</b>	<b>2 232</b>	<b>100,0%</b>

Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

Voor de drie clusters is het Vlaams Gewest telkens de belangrijkste woonplaats van werknemers tewerkgesteld op de luchthaven. Voor de eerste twee clusters is ongeveer drie op vier werknemers afkomstig uit het Vlaams Gewest, voor de Business Cluster is dit 66,1%. De werknemers vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Waals Gewest komen hoofdzakelijk in één van beide clusters terecht: we zien meer Brusselse tewerkstelling in de *andere luchthavengebonden activiteiten cluster* (17,2%) ten opzichte van de *luchtvaartcluster* (11,6%). Voor het Waals Gewest geldt een omgekeerde tendens: 14,6% van de totale tewerkstelling in de *luchtvaartcluster* komt uit Wallonië, ten opzichte van 7,3% in de tweede cluster. In de *business cluster* zien we een groot aandeel van de tewerkstelling vanuit het Brussels en ook het Vlaams Gewest. Voor het Vlaams Gewest is het aandeel wel minder groot dan in de andere twee clusters.

Het Brussels Gewest is opgesplitst in vijf zones, op basis van de socio-economische kenmerken van de Brusselse gemeentes.<sup>10</sup> We zien dat voor de tewerkstelling in de *luchtvaartcluster* vooral de industriële gemeentes in de kanaalzone belangrijk zijn (31% van de totale tewerkstelling vanuit het Brussels Gewest in deze cluster), gevolgd door de woongemeenten in het noordwesten en het zuidoosten (telkens 19%). Het belang van de kanaalzone neemt nog toe in de *andere luchthavengebonden activiteiten cluster* (39% van de totale tewerkstelling vanuit BHG in deze cluster), terwijl de woongemeenten in het noordwesten van het Gewest even belangrijk blijven in deze tweede cluster. Uit de woongemeenten in het zuidoosten komen beduidend minder werknemers. In de *business cluster* komt het grootste aandeel van de tewerkstelling uit de gemeenten uit de eerste gordel (30% van de totale tewerkstelling vanuit BHG in deze cluster).

Binnen het Vlaams Gewest zijn de belangrijkste woonplaatsen van werknemers op de luchthaven Vlaams-Brabant, Antwerpen en ook –zij het in mindere mate– Oost-Vlaanderen. Voor Vlaams-Brabant zien we dat 5 088 op een totaal van 8 589 werknemers vanuit het Vlaams Gewest (59%) tewerkgesteld is in de *andere luchthavengebonden activiteiten cluster* ten opzichte van 3 521 op 6 941 werknemers (50,7%) in de *luchtvaartcluster*. De *andere luchthavengebonden activiteiten cluster* is voor werknemers uit Vlaams-Brabant dus van groter belang dan de *luchtvaartcluster*. In Antwerpen ligt dit anders: 1 806 op 8 589 werkt in de *ondersteunende, luchthavengebonden cluster* (21%), terwijl liefst 1 739 op 6 941 (25%) een job heeft in de *luchtvaartcluster*. Deze vaststelling gecombineerd met de bevinding dat voor werknemers uit Brussel de *andere luchthavengebonden activiteiten cluster* belangrijker is dan de eerste cluster, bevestigt dat werknemers die in de *luchtvaartcluster* werken verder wonen dan werknemers in de *andere luchthavengebonden cluster*. Hier kunnen twee effecten spelen. Enerzijds omvat de *luchtvaartcluster* specifieke sectoren met bijbehorende functies die niet te vinden zijn buiten luchthavens, denk bijvoorbeeld aan de job van check-in bediende. Mensen zijn bereid hiervoor een grotere afstand af te leggen. Anderzijds kan dit evenzeer betekenen dat de jobs binnen de *luchtvaartcluster* door hun specifieke karakter moeilijker in te vullen zijn, en dat er een mismatch is tussen de vraag en het aanbod op de lokale arbeidsmarkt. Werkgevers op de luchthaven moeten in dat geval in een breder gebied rond de luchthaven op zoek naar geschikte kandidaten.

---

<sup>10</sup> De woongemeenten in het zuidoosten omvatten Oudergem, Ukkel, Watermaal-Bosvoorde, Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Pieters-Woluwe. De woongemeenten in het noordwesten omvatten Sint-Agatha-Berchem, Evere, Ganshoren en Koekelberg. De gemeenten in de eerste gordel omvatten Etterbeek, Elsene, Sint-Gillis en Sint-Joost-ten-Node. De industriële gemeentes rond de kanaalzone omvatten Anderlecht, Vorst en Sint-Jans-Molenbeek. Als laatste 'zone' onderscheiden we Brussel-Hoofdstad.

**Tabel 3.2 Het belang van de provinciehoofdsteden in de tewerkstelling vanuit de provincies (# & %, 2017.4)**

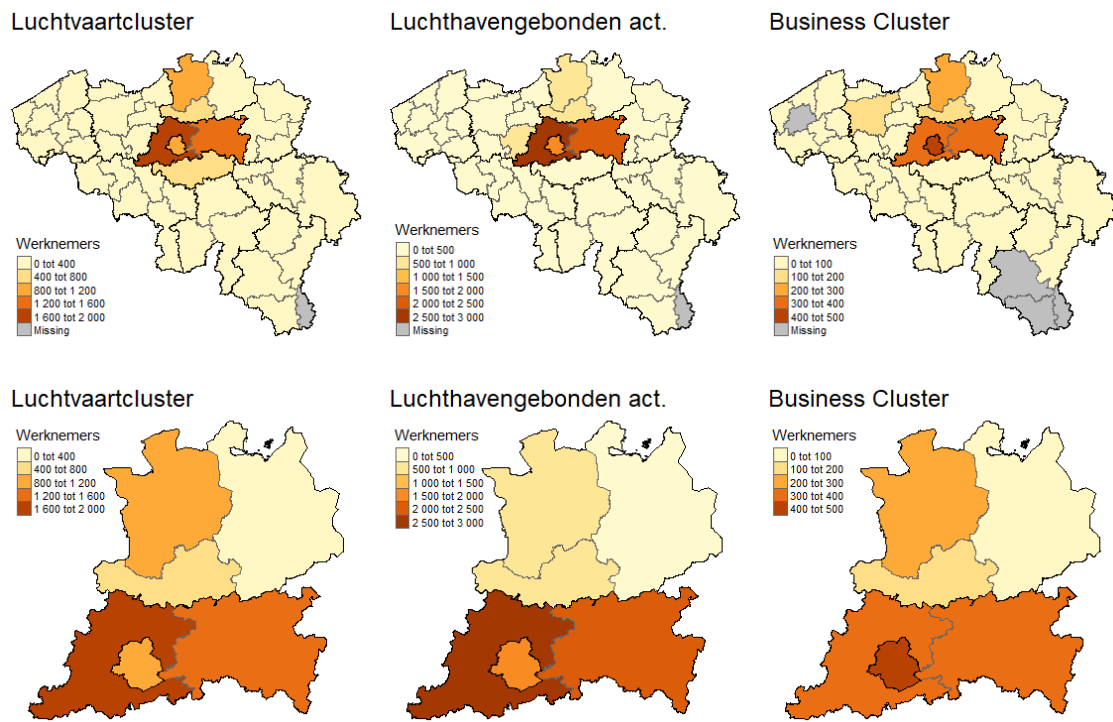
2017.4	# WN	%
<b>West-Vlaanderen</b>	<b>611</b>	
Brugge	48	7,9%
<b>Oost-Vlaanderen</b>	<b>2229</b>	
Gent	316	14,2%
<b>Antwerpen</b>	<b>3975</b>	
Antwerpen	1011	25,4%
<b>Vlaams-Brabant</b>	<b>9244</b>	
Leuven	706	7,6%
<b>Limburg</b>	<b>947</b>	
Hasselt	114	12,0%
<b>Henegouwen</b>	<b>775</b>	
Bergen	61	7,9%
<b>Namen</b>	<b>287</b>	
Namen	56	19,5%
<b>Waals-Brabant</b>	<b>853</b>	
Waver	67	7,9%
<b>Luik</b>	<b>455</b>	
Luik	59	13,0%

Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

Het grootste belang van een provinciestad in de tewerkstelling vanuit de provincies vinden we in Antwerpen: 25,4% van de totale tewerkstelling vanuit de provincie Antwerpen is afkomstig uit de stad Antwerpen. Ook de stad Namen neemt een belangrijk deel van de tewerkstelling vanuit de provincie Namen voor haar rekening, hoewel de aantallen hier sowieso laag liggen. Opvallend weinig luchthaven-werknemers uit Vlaams-Brabant zijn woonachtig in Leuven.

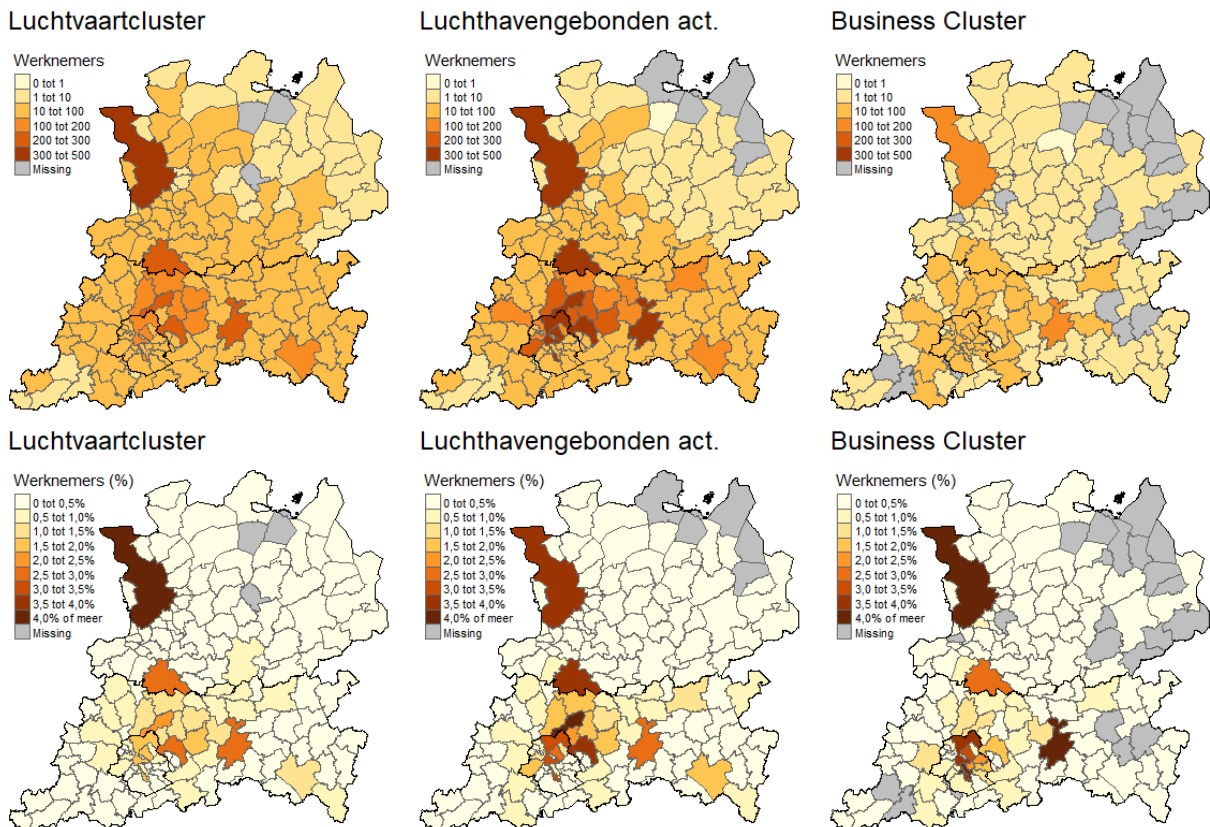
Uit tabellen 3.1 en 3.2 blijkt dat voor de drie clusters het grootste aantal werknemers afkomstig is uit het Brussels Gewest en de provincies Vlaams-Brabant en Antwerpen. We focussen daarom in de volgende secties uitsluitend op de verdeling naar herkomst in de tewerkstellingsclusters voor inwoners vanuit deze drie regio's. De vraag die voorligt is wat het belang is van de provincie/gemeenten in de luchthaven-tewerkstelling. De vraag is dus niet wat het belang is van de luchthaven-tewerkstelling voor de tewerkstelling van de inwoners in een bepaalde provincie/gemeente. De volgende figuren geven grafisch weer waaruit de luchthaven-werknemers afkomstig zijn. Figuur 3.1 zoomt in op de subregio of (voor Brussel) de zone van herkomst, figuur 3.2 zoomt in tot op het niveau van gemeenten.

**Figuur 3.1** Uit welke subregio's zijn de werknemers op de luchthaven afkomstig? (#, 2017.4)



Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviatio; bewerking HIVA-KU Leuven

**Figuur 3.2** Uit welke gemeenten zijn de werknemers op de luchthaven afkomstig? (# & %, 2017.4)



Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviatio; bewerking HIVA-KU Leuven

De kaarten in figuur 3.1 en figuur 3.2 geven een beeld van hoe de tewerkstelling op de luchthaven per cluster verdeeld is naar woonplaats van de luchthaven-werknemers. De figuren geven weer wat het relatief belang is van de subregio of gemeente van herkomst in de luchthaven-tewerkstelling. Ze geven dus niet weer wat het belang is van de luchthaven-tewerkstelling voor de lokale arbeidsmarkt in een bepaalde subregio of gemeente.

Voor de kaarten in figuur 3.1 zijn de drie regio's als eerste stap opgedeeld in subregio's. We zien voor de provincie Antwerpen de subregio's Antwerpen (1,04 miljoen inwoners in 2017), Turnhout (455 677 inwoners) en Mechelen (340 410 inwoners), in de provincie Vlaams-Brabant hebben we de subregio's Leuven (502 602 inwoners) en Halle-Vilvoorde (627 247 inwoners) en tot slot is er de agglomeratie van het Brussels Gewest (1,192 miljoen inwoners). Over het algemeen zijn de subregio's Leuven, Halle-Vilvoorde, Brussel en Antwerpen de belangrijkste woonplaats van werknemers actief op de luchthaven.

Als tweede stap leggen we het verband tussen de kaarten op het niveau van de subregio en de kaarten op het niveau van gemeenten (figuur 3.2). We leren hieruit dat de subregio's Leuven, Halle-Vilvoorde en Brussel een groot aantal werknemers op de luchthaven leveren door de optelsom van de tewerkstelling vanuit veel kleine gemeenten samen. De tewerkstelling vanuit subregio Antwerpen wordt grotendeels bepaald door de stad Antwerpen, qua inwonersaantal de grootste gemeente van België. Vandaar dat in de figuur 3.2 Antwerpen vaak donkerder kleurt. Bij het interpreteren van de herkomst van werknemers naar gemeente (figuur 3.2) is het dus van belang om de herkomst naar subregio (figuur 3.1) niet uit het oog te verliezen. In figuur 3.2 worden de werknemers woonachtig in één van de 19 Brusselse gemeenten ingekleurd, en niet in de agglomeratie van het Brussels Gewest zoals in figuur 3.1. Verder staat in figuur 3.2 de stad Antwerpen op zichzelf voor een inwonersaantal van meer dan 500 000, gelijkwaardig aan de volledige subregio Leuven in figuur 3.1.

In figuur 3.2 wordt per cluster de herkomst-gemeente op twee manieren weergegeven: absoluut en relatief. Beide maatstaven tonen aan dat de tewerkstelling in de *luchtvaartcluster* sterk verspreid is over de drie regio's. De werknemers in deze cluster zijn afkomstig uit heel wat gemeenten binnen de regio's, die elk instaan voor een relatief klein percentage van de tewerkstelling (tussen de 1 en 2%). Antwerpen is een uitschieter (4%), al moet dit zoals gezegd in het perspectief van de bevolkingsomvang worden geplaatst. Toch zien we ook in de figuur op het niveau van de subregio's (figuur 3.1) dat de subregio Antwerpen, die op een grotere afstand ligt van de luchthaven, even sterk vertegenwoordigd is als het Brussels Gewest, dat qua inwonersaantal vergelijkbaar is met de volledige Antwerpse subregio.

In de *andere luchthavengebonden activiteitencluster* zien we een andere trend: we zien er een sterke concentratie van tewerkstelling afkomstig uit de gemeenten rond het luchthavengebied. Heel wat steden of gemeenten rond het luchthavengebied, zoals Vilvoorde, Zaventem of Brussel, zijn verantwoordelijk voor meer dan 2% van de tewerkstelling in deze cluster, al zijn ze soms klein qua bevolkingsomvang. In absolute aantallen komen in deze tweede cluster ongeveer evenveel werknemers uit Antwerpen als uit de gemeenten rond de luchthaven (+/- 400) terecht, ook al is Antwerpen qua inwonersaantal veel groter (Antwerpen telt bijvoorbeeld vijfmaal meer inwoners dan de provinciehoofdstad Leuven in Vlaams-Brabant). Dit ondersteunt de conclusie die eerder gemaakt werd: werknemers in de *luchtvaartcluster* pendelen over een grotere afstand.

Tot slot kijken we naar de *business cluster*, die instaat voor 11% van de tewerkstelling op de luchthaven en dus beduidend kleiner is dan de andere twee clusters. Ook hier zien we in mindere mate een concentratie van werknemers afkomstig vanuit gemeenten rond de luchthaven, met het voorbehoud van de spreiding over de 19 Brusselse gemeenten. De kaart op het niveau van de subregio's

(figuur 3.1) laat eveneens het belang van Brussel als geheel zien in de tewerkstelling binnen deze cluster.

### 3.1.2 Het profiel van de werknemers en hun jobs afkomstig uit het Brussels Gewest, Vlaams-Brabant en de provincie Antwerpen

**Tabel 3.3** Tewerkstelling naar sector, geslacht, leeftijd en arbeidsregime per regio (# & %, 2017.4)

2017.4	BHG		Vlaams-Brabant		Antwerpen	
	WN (%)	Totaal (#)	WN (%)	Totaal (#)	WN (%)	Totaal (#)
<b>Luchtvaartcluster</b>	<b>30,3</b>	<b>1096</b>	<b>38,1</b>	<b>3521</b>	<b>43,8</b>	<b>1739</b>
Vervoer door de lucht	11,5	415	15,1	1400	26,4	1051
Reisbureaus en reisorganisatoren	0,5	18	0,6	56	1,2	48
Airport Operator	1,5	54	4,0	370	3,0	118
Airport Handling	10,5	378	9,7	900	7,7	305
Bouwen en herstellen van vliegtuig	4,2	150	4,6	425	2,2	116
Andere luchtvervoer-ondersteunende activiteiten	2,2	81	4,0	370	2,5	101
<b>Andere luchthavengebonden activiteiten</b>	<b>54,1</b>	<b>1957</b>	<b>55,0</b>	<b>5088</b>	<b>45,4</b>	<b>1806</b>
Personenvervoer over land	0,3	12	0,3	30	0,5	18
Goederenvervoer over land	1,6	59	1,6	145	1,0	41
Vrachtverwerking en opslag	8,0	290	13,5	1248	11,9	471
Posterijen en koeriers	8,7	316	13,0	1203	10,1	401
Beveiliging en industriële reiniging	4,1	148	7,0	647	6,2	246
Handel	3,0	107	3,0	281	1,9	76
Hotels, restaurants en catering	13,3	480	4,8	444	2,3	91
Overige diensten	3,3	120	1,6	148	1,6	62
Overige industrieën	0,2	6	0,2	16	0,3	10
Publieke diensten	1,0	37	5,3	492	6,0	237
Uitzendkantoren	10,6	382	4,7	434	3,9	153
<i>Subtotaal</i>	<i>84,4</i>	<i>3053</i>	<i>93,1</i>	<i>8609</i>	<i>89,2</i>	<i>3545</i>
<b>Business Cluster</b>	<b>15,6</b>	<b>564</b>	<b>6,9</b>	<b>635</b>	<b>10,8</b>	<b>430</b>
Consultancy	15,6	564	6,9	635	10,8	430
<b>Totaal</b>	<b>100,0</b>	<b>3617</b>	<b>100,0</b>	<b>9244</b>	<b>100,0</b>	<b>3975</b>
<b>GESLACHT</b>						
Man	73,7	2664	63,1	5833	59,7	2374
Vrouw	26,3	953	36,9	3411	40,3	1601
<b>LEEFTIJD</b>						
16-24	8,2	295	6,7	615	7,9	313
25-34	46,0	1646	33,2	3062	40,2	1595
35-49	33,4	1196	37,3	3444	35,6	1414



2017.4	BHG		Vlaams-Brabant		Antwerpen	
	WN (%)	Totaal (#)	WN (%)	Totaal (#)	WN (%)	Totaal (#)
50-59	10,9	389	21,0	1935	14,9	592
60+	1,4	51	1,9	175	1,4	55
<b>ARBEIDSREGIME</b>						
Voltdijs	68,8	2461	69,5	6420	72,4	2872
Deeltijds	20,5	734	25,9	2392	23,9	947
Speciaal	10,7	382	4,6	420	3,8	150

Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

Tabel 3.3 schets per cluster een eerste beeld van de omvang en het profiel van werknemers op de luchthaven. Naar omvang valt op (zoals in het vorige deel reeds aan bod kwam) dat er zowel voor Vlaams-Brabant als voor het Brussels Gewest relatief meer tewerkstelling zit in de *andere luchthavengebonden cluster* dan in de *luchtvaartcluster*, terwijl we voor Antwerpen het omgekeerde zien. De reden hiervoor ligt bij de sector vervoer door de lucht. Van de volledige tewerkstelling vanuit Antwerpen belandt één op vier in deze sector, terwijl deze sector voor het Brussels Gewest en Vlaams-Brabant minder belangrijk is (respectievelijk 11,5% en 15,1%). De *business cluster* is dan weer vooral voor het Brussels Gewest van belang; 15,6% van de volledige tewerkstelling vanuit Brussel werkt hier, ten opzichte van 6,9% uit Vlaams-Brabant en 10,8% uit Antwerpen.

Als we kijken naar het zwaartepunt van de tewerkstelling per cluster zien we dat deze voor de *luchtvaartcluster* gelijk is voor de drie regio's: zowel de handling activiteiten als het vervoer door de lucht zijn de belangrijkste sectoren waar werknemers vanuit het Brussels Gewest, Vlaams-Brabant en Antwerpen in terecht komen. Binnen de *andere luchthavengebonden activiteiten cluster* zien we dat het zwaartepunt zich per regio ergens anders laat voelen. De tewerkstelling vanuit het Brussels Gewest concentreert zich vooral in twee sectoren: de hotels restaurants en catering (13,3% ten opzichte van 4,8% vanuit Vlaams-Brabant en 2,3% vanuit Antwerpen) en de uitzendsector (10,6% ten opzichte van 4,7% vanuit Vlaams-Brabant en 3,9% vanuit Antwerpen). Dit zijn twee sectoren met een eerder precair karakter. In de tweede cluster is het grootste aandeel tewerkstelling vanuit Vlaams-Brabant en Antwerpen gesitueerd binnen dezelfde sectoren: 13,0% respectievelijk 10,1% werkt in de sector posterijen en koeriers en 13,5% respectievelijk 11,9% werkt in de vrachtverwerking en opslag.

De tewerkstelling per regio en geslacht toont dat de genderverdeling voor de tewerkstelling vanuit Antwerpen het meest evenwichtig is: 60% is mannelijk en 40% is vrouwelijk. De sector vervoer door de lucht kent een gelijke man/vrouw-verdeling; bovendien belandt 26% van de Antwerpse werknemers in deze sector. De tewerkstelling vanuit Brussel toont de grootste ongelijke man/vrouw-verdeling: 74% van de werknemers zijn mannen. Dit wordt verklaard door het belang van de sector hotels, restaurants en catering en de uitzendactiviteiten, twee sectoren met een 75/25-verdeling bij de Brusselse werknemers.

Vanuit het Brussels Gewest zien we een groter aandeel jongeren (16-34 jaar) dan vanuit de twee provincies. Gezien het belang en het 'jongere' karakter van de horeca en de uitzendsector maken Brusselse jongeren een grotere kans om in deze sectoren te belanden (zie verder). Het aandeel ouderen (50+) is het grootst voor de tewerkstelling vanuit Vlaams-Brabant: 23% van de werknemers is hier ouder dan 50 jaar, ten opzichte van 16% vanuit Antwerpen en 12% vanuit het Brussels Gewest.

De verdeling volgens arbeidsregime ten slotte toont dat 72% van de werknemers uit Antwerpen in een voltijds regime werkt, ten opzichte van 70% van de werknemers uit Vlaams-Brabant en 69% van de werknemers uit het Brussels Gewest. Er komen relatief gezien meer deeltijdse werknemers vanuit

Vlaams-Brabant. Opvallend is het grote aandeel werknemers met een kort of onregelmatig contract dat vanuit het Brussels Gewest komt; het gaat vooral om uitzendkrachten. Dit aandeel voor Brussel is dubbel zo groot als voor de twee provincies.

### 3.2 Analyse van de tewerkstelling naar persoons- en jobkenmerken

Na het algemene overzicht van het profiel van de tewerkstelling per regio, gaan we dieper in op de verschillen die hierboven aan het licht kwamen. Dit doen we door de verschillende variabelen voor persoons- en jobkenmerken te kruisen. In de volgende secties komen onder andere kruisingen aan bod tussen sector en regio met geslacht, leeftijd, arbeidsregime en statuut.

#### 3.2.1 Tewerkstelling naar sector, regio en geslacht

Tabel 3.4 Tewerkstelling op de luchthaven naar sector, regio en geslacht (% , 2017.4)

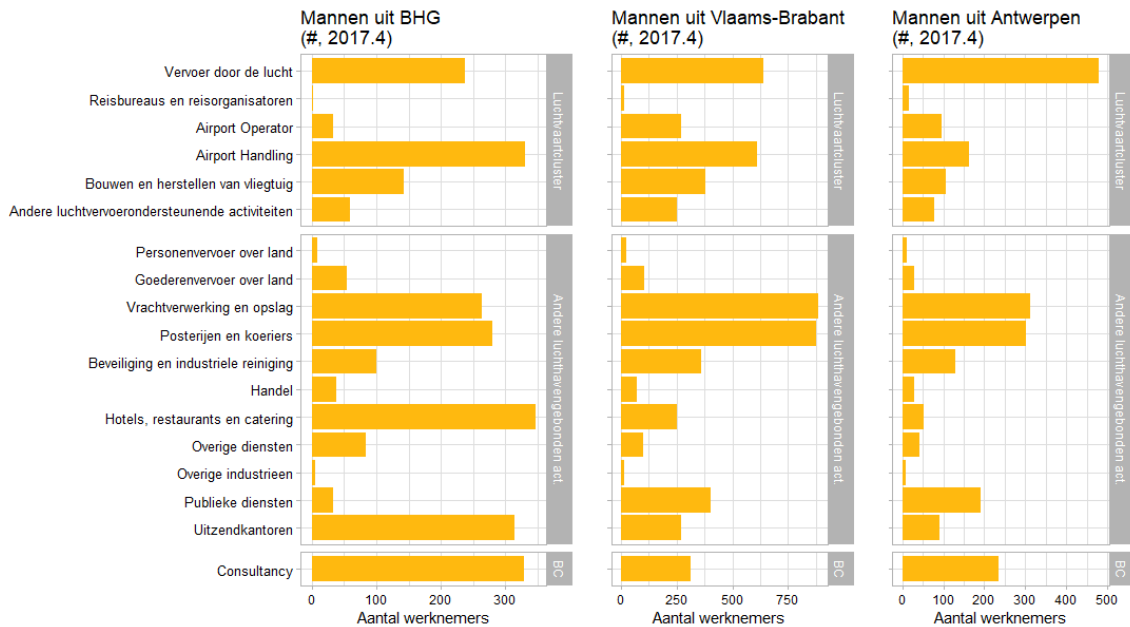
2017.4	Brussel			Vlaams-Brabant			Antwerpen		
	Man %	Vrouw %	Totaal #	Man %	Vrouw %	Totaal #	Man %	Vrouw %	Totaal #
<b>Luchtvaartcluster</b>									
Vervoer door de lucht	57,1%	42,9%	415	45,9%	54,1%	1 400	45,7%	54,3%	1 051
Reisbureaus en reisorganisatoren	16,7%	83,3%	18	25,0%	75,0%	56	35,4%	64,6%	48
Airport Operator	63,0%	37,0%	54	73,0%	27,0%	370	82,2%	17,8%	118
Airport Handling	87,3%	12,7%	378	67,8%	32,2%	900	53,1%	46,9%	305
Bouwen en herstellen van vliegtuig	94,7%	5,3%	150	88,9%	11,1%	425	92,2%	7,8%	116
Andere luchtvervoer-ondersteunende activiteiten	74,1%	25,9%	81	68,4%	31,6%	370	77,2%	22,8%	101
<b>Andere luchthaven-gebonden activiteiten</b>									
Personenvervoer over land	75,0%	25,0%	12	80,0%	20,0%	30	66,7%	33,3%	18
Goederenvervoer over land	93,2%	6,8%	59	71,7%	28,3%	145	70,7%	29,3%	41
Vrachtverwerking en opslag	91,0%	9,0%	290	70,8%	29,2%	1 248	66,5%	33,5%	471
Posterijen en koeriers	88,3%	11,7%	316	72,8%	27,2%	1 203	75,6%	24,4%	401
Beveiliging en industriële reiniging	68,2%	31,8%	148	55,3%	44,7%	647	52,4%	47,6%	246
Handel	35,5%	64,5%	107	25,3%	74,7%	281	36,8%	63,2%	76
Hotels, restaurants en catering	72,1%	27,9%	480	56,3%	43,7%	444	56,0%	44,0%	91
Overige diensten	70,0%	30,0%	120	66,9%	33,1%	148	67,7%	32,3%	62
Overige industrieën	100,0%	0,0%	6	100,0%	0,0%	16	90,0%	10,0%	10
Publieke diensten	89,2%	10,8%	37	81,7%	18,3%	492	80,6%	19,4%	237
Uitzendkantoren	82,2%	17,8%	382	61,8%	38,2%	434	58,8%	41,2%	153
<i>Subtotaal</i>	<i>76,5%</i>	<i>23,5%</i>	<i>3 053</i>	<i>64,1%</i>	<i>35,9%</i>	<i>8 609</i>	<i>60,3%</i>	<i>39,7%</i>	<i>3 545</i>
<b>Business cluster</b>									
Consultancy	58,3%	41,7%	564	49,4%	50,6%	635	54,9%	45,1%	430
<b>Totaal</b>	<b>73,7%</b>	<b>26,3%</b>	<b>3 617</b>	<b>63,1%</b>	<b>36,9%</b>	<b>9 244</b>	<b>59,7%</b>	<b>40,3%</b>	<b>3 975</b>

Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviatio; bewerking HIVA-KU Leuven



Uit de vorige sectie bleek dat de genderverdeling het minst evenwichtig is voor de luchthavenwerknemers uit het Brussels Gewest. Dit blijkt zo te zijn voor bijna elke sector op de luchthaven, op vier na (telkens kleine sectoren), zoals blijkt uit Tabel 3.4. Het verschil in het aandeel mannen voor de tewerkstelling vanuit het Brussels Gewest enerzijds en Vlaams-Brabant en Antwerpen anderzijds is vaak groot. Verder zien we ook veel mannelijke tewerkstelling in de sectoren die een groot aandeel hebben in de volledige tewerkstelling vanuit het Brussels Gewest, zoals airport handling of de uitzendsector.

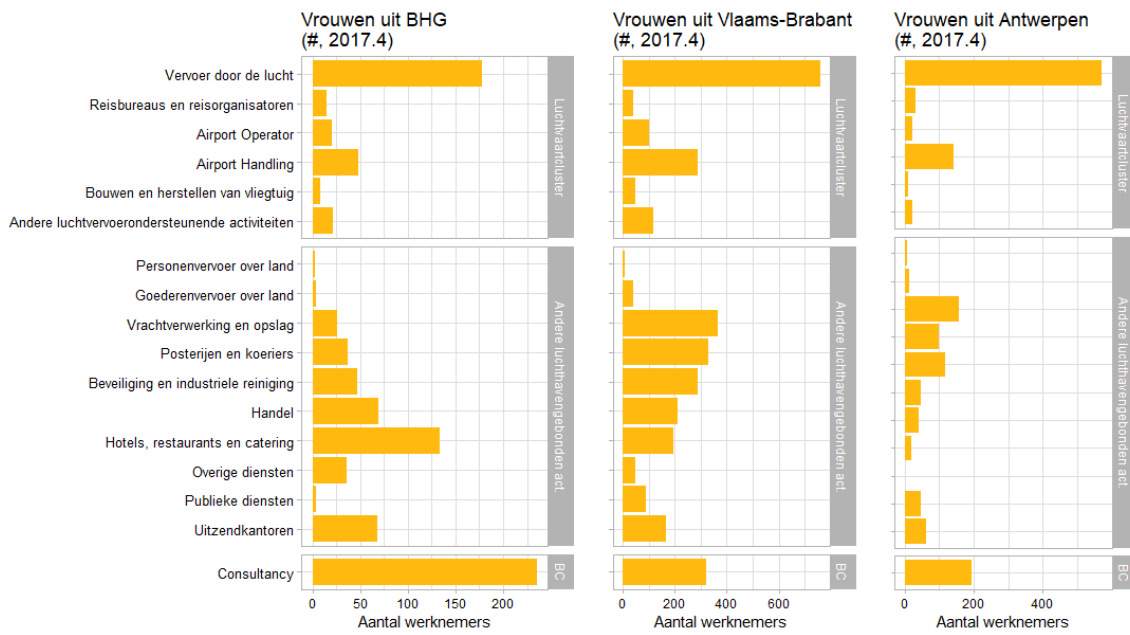
**Figuur 3.3 Mannelijke tewerkstelling op de luchthaven vanuit de regio's naar sector (#, 2017.4)**



Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

Figuur 3.3 bekijkt per regio van herkomst in welke sectoren mannen in absolute aantallen aan het werk zijn. De staafjes in de figuur geven de absolute cijfers weer; het is dus niet de bedoeling om de staafjes te vergelijken over de drie regio's. Wel bekijken we in welke sectoren de mannelijke werknemers uit de verschillende regio's vooral terecht komen (een analyse van de pieken). Opvallend in figuur 3.3 is het verschil in aantal pieken. Zo komen de mannen vanuit het Brussels Gewest in verschillende uiteenlopende sectoren terecht (bv. handling; hotels, restaurants en catering; activiteiten van adviesbureaus), terwijl bij de mannelijke tewerkstelling vanuit Antwerpen zich één duidelijke piek voordoet, namelijk bij de sector van het vervoer door de lucht. Mannelijke werknemers vanuit Vlaams-Brabant komen hoofdzakelijk in de sectoren posterijen en koeriers en vrachtverwerking en opslag terecht.

**Figuur 3.4 Vrouwelijke tewerkstelling op de luchthaven vanuit de regio's naar sector (#, 2017.4)**



Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

Voor de vrouwelijke tewerkstelling doet zich voor elke regio duidelijk één piek voor waar de bulk van de werknemers onder ressorteert, wat duidelijk contrasteert met het mannelijke beeld. Bij vrouwelijke werknemers uit Vlaams-Brabant en Antwerpen zien we eenzelfde piek, met name het vervoer door de lucht. Ook voor mannelijke werknemers uit de provincie Antwerpen is deze sector het meest belangrijk. Voor vrouwen uit het Brussels Gewest zijn de activiteiten van adviesbureaus, binnen de *business cluster*, het populairst.

### 3.2.2 Tewerkstelling naar sector, regio en leeftijd

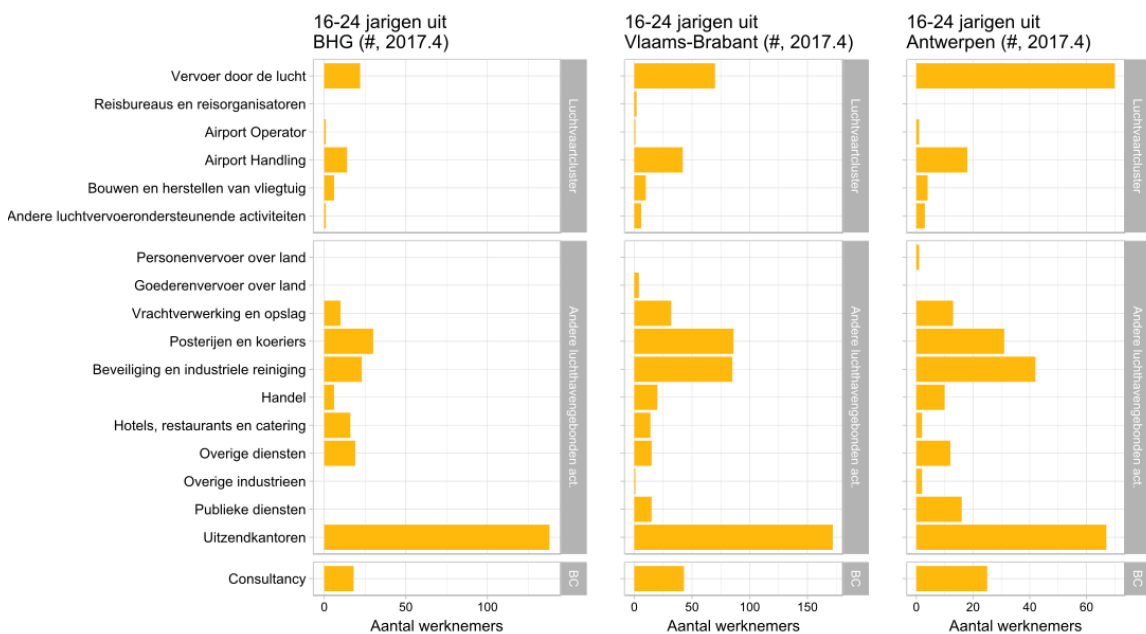
Tabel 3.5 Tewerkstelling op de luchthaven naar sector, regio en leeftijd (% , 2017.4)

2017.4	BHG			Vlaams-Brabant			Antwerpen		
	16-24	25-49	50+	16-24	25-49	50+	16-24	25-49	50+
<b>Luchtvaartcluster</b>									
Vervoer door de lucht	5,3%	81,9%	12,8%	5,0%	77,0%	18,0%	6,7%	80,5%	12,8%
Reisbureaus en reisorganisatoren	0,0%	83,3%	16,7%	3,6%	76,8%	19,6%	0,0%	81,3%	18,8%
Airport Operator	1,9%	77,8%	20,4%	0,3%	76,8%	23,0%	0,8%	77,1%	22,0%
Airport Handling	3,7%	84,9%	11,4%	4,7%	69,4%	25,9%	5,9%	74,8%	19,3%
Bouwen en herstellen van vliegtuig	4,0%	61,3%	34,7%	2,4%	45,9%	51,8%	3,4%	63,8%	32,8%
Andere luchtvervoer-ondersteunende activiteiten	1,2%	69,1%	29,6%	1,6%	74,6%	23,8%	3,0%	74,3%	22,8%
<b>Andere luchthaven-gebonden activiteiten</b>									
Personenvervoer over land	0,0%	83,3%	16,7%	0,0%	53,3%	46,7%	5,6%	83,3%	11,1%
Goederenvervoer over land	0,0%	71,2%	28,8%	2,8%	71,0%	26,2%	0,0%	73,2%	26,8%
Vrachtverwerking en opslag	3,4%	79,0%	17,6%	2,6%	69,1%	28,4%	2,8%	74,1%	23,1%
Posterijen en koeriers	9,5%	77,5%	13,0%	7,1%	73,3%	19,5%	7,7%	76,6%	15,7%
Beveiliging en industriële reiniging	15,5%	75,0%	9,5%	13,1%	65,2%	21,6%	17,1%	61,0%	22,0%
Handel	5,6%	70,1%	24,3%	7,1%	62,6%	30,2%	13,2%	57,9%	28,9%
Hotels, restaurants en catering	3,3%	80,8%	15,8%	3,2%	68,0%	28,8%	2,2%	73,6%	24,2%
Overige diensten	15,8%	75,8%	8,3%	10,1%	71,6%	18,2%	19,4%	64,5%	16,1%
Overige industrieën	0,0%	66,7%	33,3%	6,3%	81,3%	12,5%	20,0%	80,0%	0,0%
Publieke diensten	0,0%	75,7%	24,3%	3,0%	70,7%	26,2%	6,8%	76,4%	16,9%
Uitzendkantoren	36,1%	61,8%	2,1%	39,7%	48,7%	11,5%	43,8%	45,8%	10,5%
<i>Subtotaal</i>	<i>9,4%</i>	<i>76,2%</i>	<i>14,5%</i>	<i>6,7%</i>	<i>69,0%</i>	<i>24,3%</i>	<i>8,2%</i>	<i>73,7%</i>	<i>18,0%</i>
<b>Business cluster</b>									
Consultancy	3,2%	96,5%	0,4%	6,8%	89,4%	3,8%	5,8%	92,3%	1,9%
<b>Totaal</b>	<b>8,4%</b>	<b>79,3%</b>	<b>12,3%</b>	<b>6,7%</b>	<b>70,4%</b>	<b>22,9%</b>	<b>8,0%</b>	<b>75,7%</b>	<b>16,3%</b>

Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviatio; bewerking HIVA-KU Leuven

Tabel 3.5 toont dat het grootste relatieve aandeel 16 tot 24-jarigen afkomstig is uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit is bijvoorbeeld zo in de sectoren luchthavenbeheerder; hotels, restaurants en catering en posterijen en koeriers. Ook voor de tewerkstelling vanuit Antwerpen zien we enkele sectoren met een relatief groot aandeel jongeren, zoals de handling activiteiten; vervoer door de lucht en beveiliging en industriële reiniging. De middengroep is, zoals eerder al aan bod kwam, een belangrijke bron van tewerkstelling op de luchthaven. Voor de drie clusters komt telkens het grootste relatieve aandeel 25-49-jarigen vanuit het Brussels Gewest. Dat de oudere werknemers (50+) vooral vanuit Vlaams-Brabant komen (zie tabel 3.3) zien we in elke sector (behalve overige diensten en overige industrieën, twee kleine sectoren).

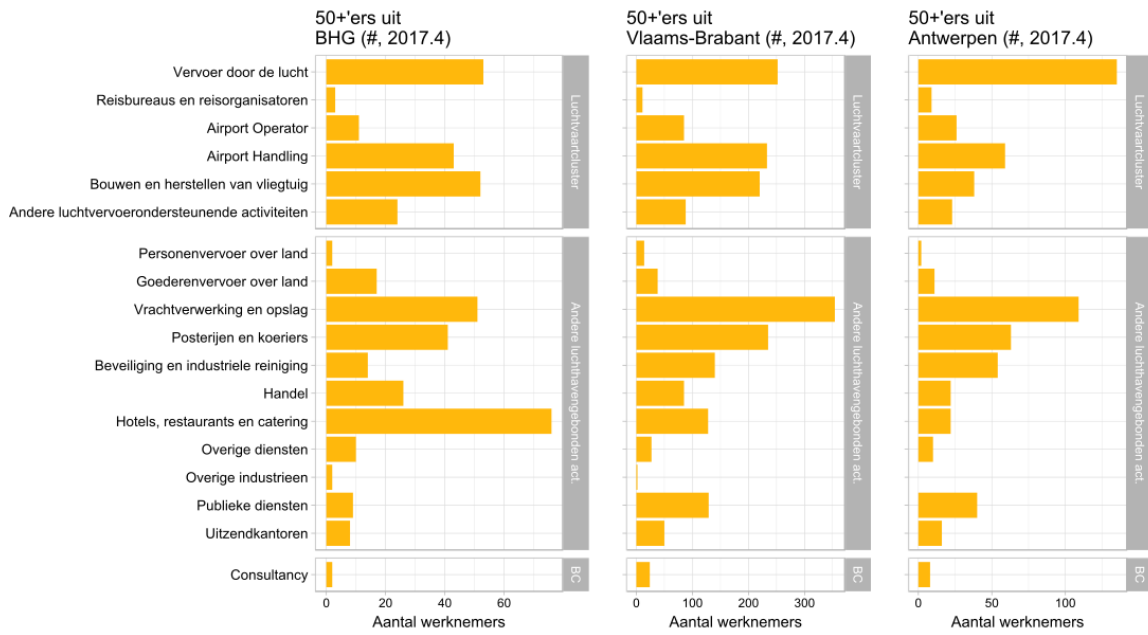
**Figuur 3.5** Tewerkstelling van jongeren op de luchthaven vanuit de regio's naar sector (#, 2017.4)



Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

Figuur 3.5 en figuur 3.6 tonen opnieuw de absolute aantallen voor elke sector, binnen de drie regio's, respectievelijk voor de jongste en oudste leeftijdsgroepen. Jongeren woonachtig in het Brussels Gewest zijn bijna uitsluitend actief in één sector, namelijk de uitzendsector. Ook voor de 16-24-jarigen uit Vlaams-Brabant zien we deze piek, al zijn de sectoren beveiliging en industriële reiniging en posterijen en koeriers ook belangrijk. Bij de Antwerpse jongeren zien we twee pieken: de uitzendsector is een belangrijke sector van tewerkstelling, maar vervoer door de lucht doet het zelfs nog beter.

**Figuur 3.6 Tewerkstelling van ouderen op de luchthaven vanuit de regio's naar sector (#, 2017.4)**



Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

In het beeld van de tewerkstelling per sector en regio bij ouderen onderscheiden we binnen elke regio opnieuw één piek: 50-plussers woonachtig in het Brussels Gewest komen het vaakst in de sector hotels, restaurants en catering terecht. Net zoals bij de mannelijke werknemers is ook het aantal ouderen uit Vlaams-Brabant het grootst in de sector vrachtverwerking en opslag. Voor Antwerpse ouderen zien we twee pieken in de luchthaven-tewerkstelling: het vervoer door de lucht en de vrachtverwerking en opslag. De sector vervoer door de lucht is daarmee de belangrijkste sector voor mannen én vrouwen, jongeren én ouderen.

### 3.2.3 Tewerkstelling naar sector, regio en arbeidsregime

Tabel 3.6 Tewerkstelling op de luchthaven naar sector, regio en arbeidsregime (% , 2017.4)

2017.4	BHG			Vlaams-Brabant			Antwerpen		
	Voltijds %	Deeltijds %	Totaal #	Voltijds %	Deeltijds %	Totaal #	Voltijds %	Deeltijds %	Totaal #
<b>Luchtvaartcluster</b>									
Vervoer door de lucht	68,4%	31,6%	415	63,0%	37,0%	1400	61,8%	38,2%	1051
Reisbureaus en reisorganisatoren	72,2%	27,8%	18	83,9%	16,1%	56	75,0%	25,0%	48
Airport Operator	90,7%	9,3%	54	85,7%	14,3%	370	93,2%	6,8%	118
Airport Handling	45,0%	55,0%	378	43,2%	56,8%	900	41,3%	58,7%	305
Bouwen en herstellen van vliegtuig	92,0%	8,0%	150	79,3%	20,7%	425	84,5%	15,5%	116
Andere luchtvervoer-ondersteunende activiteiten	93,8%	6,2%	81	87,3%	12,7%	370	84,2%	15,8%	101
<b>Andere luchthaven-gebonden activiteiten</b>									
Personenvervoer over land	83,3%	16,7%	12	90,0%	10,0%	30	94,4%	5,6%	18
Goederenvervoer over land	93,2%	6,8%	59	90,3%	9,7%	145	92,7%	7,3%	41
Vrachtverwerking en opslag	87,9%	12,1%	290	78,0%	22,0%	1248	83,4%	16,6%	471
Posterijen en koeriers	90,2%	9,8%	316	79,7%	20,3%	1203	83,5%	16,5%	401
Beveiliging en industriële reiniging	65,5%	34,5%	148	67,2%	32,8%	647	78,0%	22,0%	246
Handel	69,2%	30,8%	107	67,3%	32,7%	281	60,5%	39,5%	76
Hotels, restaurants en catering	62,1%	37,5%	480	55,6%	44,4%	444	57,1%	42,9%	91
Overige diensten	73,8%	26,3%	80	72,6%	27,4%	135	76,8%	23,2%	56
Overige industrieën	100,0%	0,0%	6	88,2%	11,8%	17	100,0%	0,0%	10
Publieke diensten	94,6%	5,4%	37	92,5%	7,5%	492	93,2%	6,8%	237
Uitzendkantoren	0,5%	0,0%	382	2,8%	0,5%	434	0,7%	1,3%	153
<i>Subtotaal</i>	<i>63,3%</i>	<i>24,1%</i>	<i>3013</i>	<i>67,9%</i>	<i>27,2%</i>	<i>8597</i>	<i>69,3%</i>	<i>26,4%</i>	<i>3539</i>
<b>Business cluster</b>									
Consultancy	98,4%	1,6%	564	91,8%	8,2%	635	97,4%	2,6%	430
<b>Totaal</b>	<b>68,8%</b>	<b>20,5%</b>	<b>3577</b>	<b>69,5%</b>	<b>25,9%</b>	<b>9232</b>	<b>72,4%</b>	<b>23,9%</b>	<b>3969</b>

Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

In tabel 3.3 zagen we dat het aandeel deeltijdse contracten het grootst is voor de luchthavenwerknemers die pendelen vanuit Vlaams-Brabant. Uit Tabel 3.6 blijkt dat dit zo is voor heel wat sectoren, met als meest opvallende de sector van de posterijen en koeriers en de vrachtverwerking en opslag. Verder houdt het aandeel deeltijdse werknemers verband met het aandeel ouderen, aangezien dit ook voor de ouderen vanuit Vlaams-Brabant belangrijke sectoren van tewerkstelling bleken. In de belangrijkste sector voor tewerkstelling vanuit Antwerpen, het vervoer door de lucht, zien we dat

38% een deeltijds contract heeft, ten opzichte van 37% bij werknemers uit Vlaams-Brabant en 31,6% bij werknemers uit het Brussels Gewest.

### 3.2.4 Tewerkstelling naar sector, regio en statuut

Tabel 3.7 Tewerkstelling op de luchthaven naar sector, regio en statuut (% , 2017.4)

2017.4	BHG			Vlaams-Brabant			Antwerpen		
	Arbeider	Bediende	Ambte- naar	Arbeider	Bediende	Ambte- naar	Arbeider	Bediende	Ambte- naar
<b>Luchtvaartcluster</b>									
Vervoer door de lucht	1,4%	98,6%		0,6%	99,4%			100,0%	
Reisbureaus en reisorganisatoren		100,0%			100,0%			100,0%	
Airport Operator		100,0%			100,0%			100,0%	
Airport Handling	83,6%	16,4%		44,9%	55,1%		38,0%	62,0%	
Bouwen en herstellen van vliegtuig	13,6%	86,4%		6,1%	93,9%		14,4%	85,6%	
Andere luchtvervoer-ondersteunende activiteiten	3,7%	64,2%	32,1%	6,5%	51,9%	41,6%	13,9%	40,6%	45,5%
<b>Andere luchthaven-gebonden activiteiten</b>									
Personenvervoer over land	66,7%		33,3%	26,7%	3,3%	70,0%	5,6%		94,4%
Goederenvervoer over land	74,6%	25,4%		33,1%	66,9%		34,1%	65,9%	
Vrachtverwerking en opslag	49,3%	50,7%		20,6%	79,4%		16,1%	83,9%	
Posterijen en koeriers	37,0%	60,8%	2,2%	32,8%	65,0%	2,2%	41,9%	56,4%	1,7%
Beveiliging en industriële reiniging	96,0%	4,0%		88,1%	11,9%		91,6%	8,4%	
Handel		100,0%		1,4%	98,6%		2,6%	97,4%	
Hotels, restaurants en catering	81,7%	18,3%		63,5%	36,5%		59,3%	40,7%	
Overige diensten	8,7%	91,3%		14,7%	85,3%		15,6%	84,4%	
Overige industrieën		100,0%			100,0%				
Publieke diensten			100,0%		0,7%	99,3%		0,0%	100,0%
Uitzendkantoren	72,1%	27,9%		38,0%	62,0%		51,0%	49,0%	
<i>Subtotaal</i>	<i>47,1%</i>	<i>51,0%</i>	<i>1,9%</i>	<i>26,1%</i>	<i>69,4%</i>	<i>4,5%</i>	<i>22,1%</i>	<i>73,8%</i>	<i>4,1%</i>
<b>Business Cluster</b>									
Consultancy		100,0%		0,3%	99,7%			100,0%	
<b>Totaal</b>	<b>38,5%</b>	<b>60,0%</b>	<b>1,6%</b>	<b>24,1%</b>	<b>71,7%</b>	<b>4,2%</b>	<b>19,5%</b>	<b>76,9%</b>	<b>3,6%</b>

\* De variabele statuut is beschikbaar voor 87,2% van de populatie.

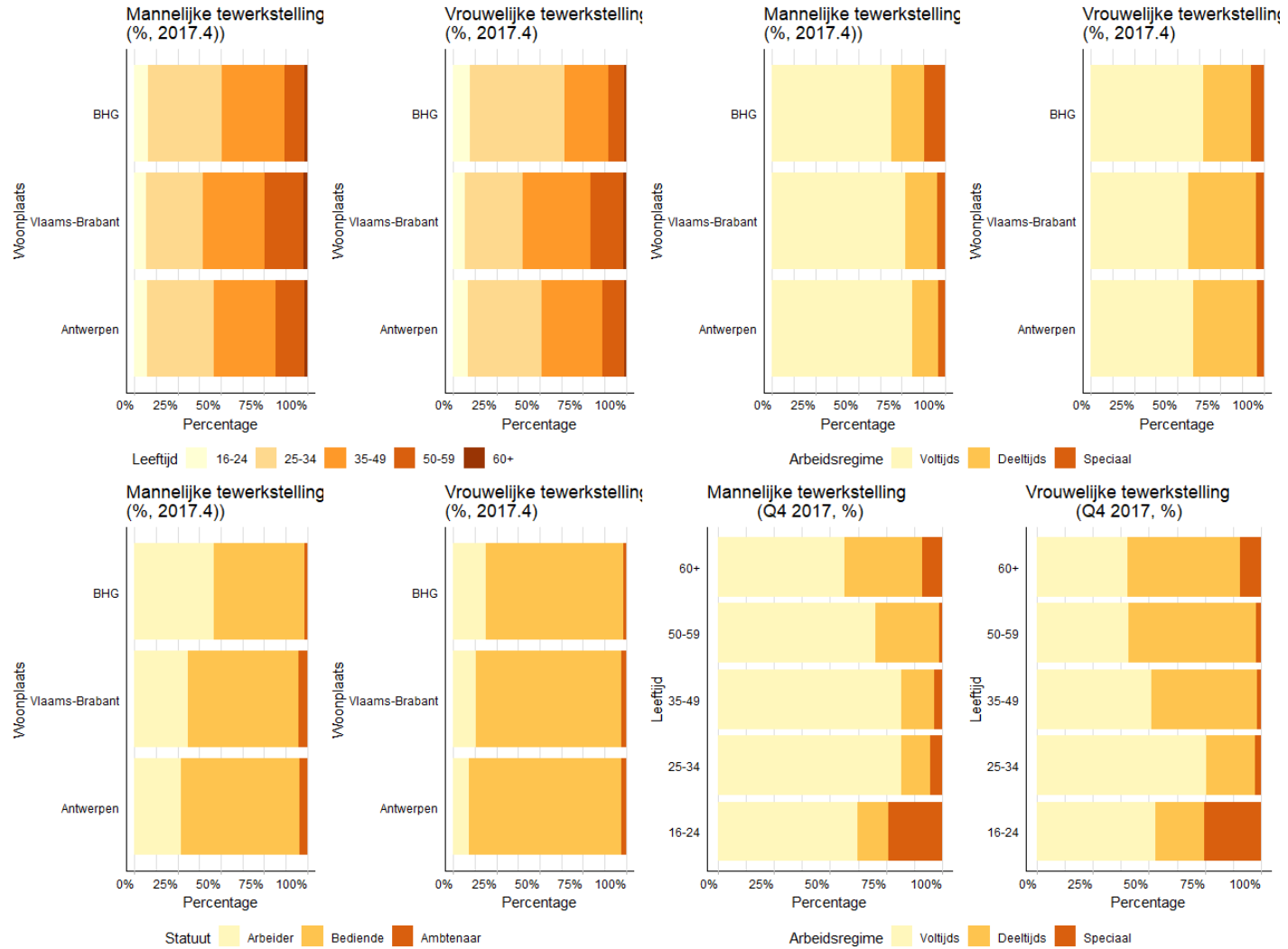
Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

In tabel 3.7 valt opnieuw de oververtegenwoordiging van bedienden op in de tewerkstelling op de luchthaven. Het relatieve aandeel bedienden is het grootst voor de tewerkstelling vanuit Antwerpen. Een groot verschil met de andere regio's doet zich voor in de handling activiteiten, waar 62% van de tewerkstelling vanuit Antwerpen werkt als bediende, ten opzichte van 55% uit Vlaams-Brabant en slechts 16% vanuit het Brussels Gewest. Het sterk op arbeiders gerichte karakter van deze sector wordt dus vooral veroorzaakt door de tewerkstelling vanuit het Brussels Gewest. Verder zien we ook voor heel wat andere sectoren dat het aandeel arbeiders het grootst is voor Brusselse werknemers. In de totale verdeling onderaan, tot slot, is het aandeel ambtenaren het hoogst voor de tewerkstelling vanuit Vlaams-Brabant.

### **3.2.5   Kruising van enkele kenmerken van werknemers en hun jobs**



**Figuur 3.7** Krusingen van de variabelen geslacht, leeftijd, arbeidsregime, statuut en woonplaats (% , 2017.4)



Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

Figuur 3.7 geeft enkele belangrijke verbanden weer tussen persoons- en jobkenmerken van werknemers en hun jobs op de luchthaven. De eerste figuur toont de verdeling naar leeftijd en woonplaats per geslacht. Zowel voor mannen als vrouwen is er meer tewerkstelling van 25-34-jarigen vanuit het Brussels Gewest dan vanuit de andere regio's, al is dit beeld voor de vrouwen meer uitgesproken. Ouderen zien we opnieuw vooral vanuit Vlaams-Brabant, en hier iets meer onder de mannelijke werknemers.

De figuur rechtsboven bevat de kruising tussen arbeidsregime en woonplaats, opgesplitst naar geslacht. Opvallend is de tewerkstelling vanuit het Brussels Gewest. Bij de mannelijke werknemers zien we daar opmerkelijk meer tewerkstelling in een speciaal contract, d.i. een uitzendcontract of een ander kortlopend, onregelmatig contract, dan in de andere twee regio's. Het aandeel deeltijdse contracten blijft gelijk. Aan de kant van de vrouwen zien we ook meer speciale tewerkstellingscontracten, al is het aandeel deeltijdse werknemers hier beduidend lager dan vanuit Vlaams-Brabant of Antwerpen.

De derde figuur, linksonder, zoomt in op de verdeling naar statuut en woonplaats per geslacht. De tewerkstelling vanuit het Brussels Gewest blijkt opnieuw sterk verschillend van die vanuit Vlaams-Brabant en Antwerpen. Zo zien we bij de mannelijke werknemers uit het Brussels Gewest een beduidend groter aandeel arbeiders, ten opzichte van minder bedienden en ambtenaren. Ook bij de vrouwen werken meer inwoners van het Brussels Gewest als arbeider dan voor inwoners van de provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant.

Rechtsonder tot slot geeft het verband weer tussen arbeidsregime en leeftijd opgedeeld naar geslacht. Zowel bij mannen als vrouwen komen ongeveer één op vier jongeren (16-24 jaar) in een speciaal contract terecht. Het aandeel deeltijdse contracten blijft hier relatief laag. Hoe ouder men wordt, hoe vaker zowel mannen als vrouwen deeltijds gaan werken, al is dit aandeel bij vrouwen telkens groter. Opvallend is ook dat een relatief groot aandeel ouderen (60-plus) werkt in een speciaal regime, al is deze groep sowieso erg klein.

### 3.3 Conclusie

Werknemers actief in de *luchtvaartcluster* komen van verder dan werknemers in de *andere luchthavengebonden activiteiten cluster*. De pendelafstand is dus groter voor de activiteiten die de luchtvaartsector definiëren.

- De *luchtvaartcluster* is relatief gezien de belangrijkste cluster van tewerkstelling voor de werknemers vanuit de provincie Antwerpen. In de *andere luchthavengebonden activiteiten* zien we een groter aandeel tewerkstelling vanuit het Brussels Gewest en de provincie Vlaams-Brabant. De *business cluster* is vooral voor het Brussels Gewest van belang.
- Voor werknemers woonachtig in de provincie Antwerpen is voornamelijk de sector vervoer door de lucht aantrekkelijk: één op vier werknemers belandt hier. Binnen de tweede cluster zijn werknemers woonachtig in het Brussels Gewest sterk actief in de uitzendsector of de horeca. Voor Vlaams-Brabant is dit de vrachtverwerking en opslag en posterijen en koeriers.

Werknemers op de luchthaven komen vooral vanuit de provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant en vanuit het Brussels Gewest. Voor deze drie regio's worden werknemers gekenmerkt door een ander profiel. Dat houdt verband met de sector waarin zij werken. Uit een diepere analyse naar sectoren kan men nagaan wat het specifieke profiel is van de tewerkstelling vanuit deze drie regio's.

- *Minst evenwichtige genderverdeling voor tewerkstelling vanuit het Brussels Gewest, meest evenwichtig voor Antwerpen.* Het aandeel mannen in elke sector voor de tewerkstelling vanuit het Brussels Gewest is vaak veel groter dan het aandeel dat komt uit de provincies Vlaams-Brabant en Antwerpen. Verder komen

mannen vanuit Brussel in uiteenlopende sectoren terecht, terwijl we in Vlaams-Brabant een piek zien in de vrachtverwerking en opslag en posteries en koeriers, en in Antwerpen in het vervoer door de lucht. De meer evenwichtige genderverdeling binnen de groep werknemers vanuit Antwerpen wordt grotendeels veroorzaakt door de genderverdeling in de sector vervoer door de lucht. 26% van de Antwerpse tewerkstelling zit hier en bovendien is 54% hiervan vrouwelijk.

- *Grootste aandeel jongeren afkomstig uit Brussels Gewest, grootste aandeel ouderen uit Vlaams-Brabant.*

We zien in enkele sectoren (en in het totaalbeeld) een groter aandeel jongeren (16-24 jaar) vanuit Brussel dan vanuit de twee provincies. Verder zijn jongeren afkomstig uit Brussel bijna uitsluitend actief in de uitzendsector, terwijl voor jongeren vanuit Vlaams-Brabant en Antwerpen ook vervoer door de lucht, posteries en koeriers, en beveiliging en industriële reiniging van belang zijn. Het grootste aandeel ouderen komt voor elke sector (uitgezonderd twee kleinere) vanuit Vlaams-Brabant. Deze werknemers komen vooral in de vrachtverwerking en opslag terecht. Voor 50+'ers uit Brussel is de horeca het populairst, voor zij uit de provincie Antwerpen het vervoer door de lucht.

- *Grootste aandeel deeltijdse contracten in tewerkstelling vanuit Vlaams-Brabant, meest voltijdse tewerkstelling vanuit Antwerpen.*

In bijna elke sector is het aandeel deeltijdse contracten het grootst voor werknemers woonachtig in Vlaams-Brabant. Dit aandeel houdt verband met het aandeel ouderen in de tewerkstelling vanuit deze provincie. Het grootste aandeel voltijdse betrekkingen is voor de tewerkstelling vanuit Antwerpen, met als belangrijkste sector vervoer door de lucht.

- *Relatief gezien meer bedienden vanuit Antwerpen, meer arbeiders uit het Brussels Gewest.*

Het relatieve aandeel bedienden is het grootst voor de tewerkstelling vanuit de provincie Antwerpen, met als belangrijkste sector de airport handling (62% werkt hier als bediende, ten opzichte van 55% uit Vlaams-Brabant en slechts 16% uit het Brussels Gewest). Vanuit Brussel komt het grootste aandeel arbeiders. Dit zien we zowel in het totaalbeeld als in de meeste sectoren.

## 4 | Aanwervingen op de luchthaven

Dit laatste hoofdstuk gaat in op de aanwervingen en de exits van werknemers op de luchthaven. We gaan hierbij niet na of de totale tewerkstelling in een onderneming is gegroeid of gekrompen; wel wordt er ingezoomd op hoeveel en welke werknemers bij elke onderneming zijn gestart en welke werknemers de ondernemingen op de luchthaven hebben verlaten. We baseren ons hiervoor op de ondernemingen die via de RSZ werden opgevraagd. Voor deze ondernemingen beschikken we namelijk over de volledige werknemerslijst in elk kwartaal. Focus op de dynamiek laat toe om een antwoord te geven op de vraag in hoeverre aanwervingen de motor zijn van de netto-evolutie in de tewerkstelling over een bepaalde periode en aan de basis liggen van veranderende profielen in de tewerkstelling, ten gevolge van verschuivingen in bijvoorbeeld de verhouding tussen mannen en vrouwen, tussen jongeren en ouderen, of tussen Vlaamse en Brusselse werknemers.

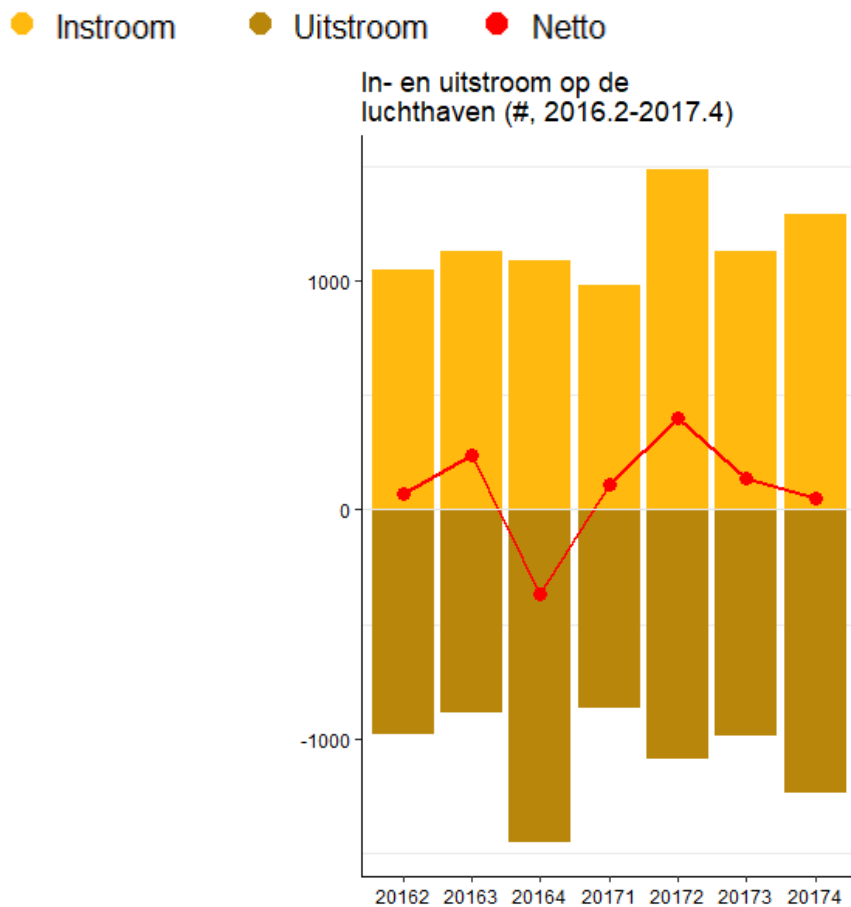
### 4.1 Evolutie aanwervingen en uitstroom

De aanwervingen en de uitstroom van werknemers kunnen op verschillende manieren bepaald worden, afhankelijk van de periode die men in beschouwing neemt. Zo kan men elk kwartaal de veranderingen in het werknemersbestand nagaan ten opzichte van hetzelfde kwartaal, een jaar eerder. Het is ook mogelijk om de observatieperiode in te korten, en elk kwartaal de veranderingen na te gaan ten opzichte van het voorgaande kwartaal. Deze methode houdt expliciet rekening met seizoenseffecten (de veranderingen die volgen op de overgang van een laag- naar een hoogseizoen, en omgekeerd). In dit trendrapport zijn we in hoofdzaak geïnteresseerd in het profiel van de nieuwe aanwervingen. Om deze reden definiëren we de in-en uitstroom op kwartaalbasis in plaats van jaarlijks.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> Een bijkomend voordeel is dat we op deze manier meer observatiepunten bekomen. Een analyse van de aanwervingen in 2016 op jaarlijkse basis veronderstelt informatie over het werknemersbestand in 2015, wat niet beschikbaar is. Voor een analyse op kwartaalbasis is enkel informatie voor het startpunt (hier 2016 Q1) noodzakelijk.

**Figuur 4.1 In- en uitstroom van werknemers op Brussels Airport (#, 2016.2-2017.4)**



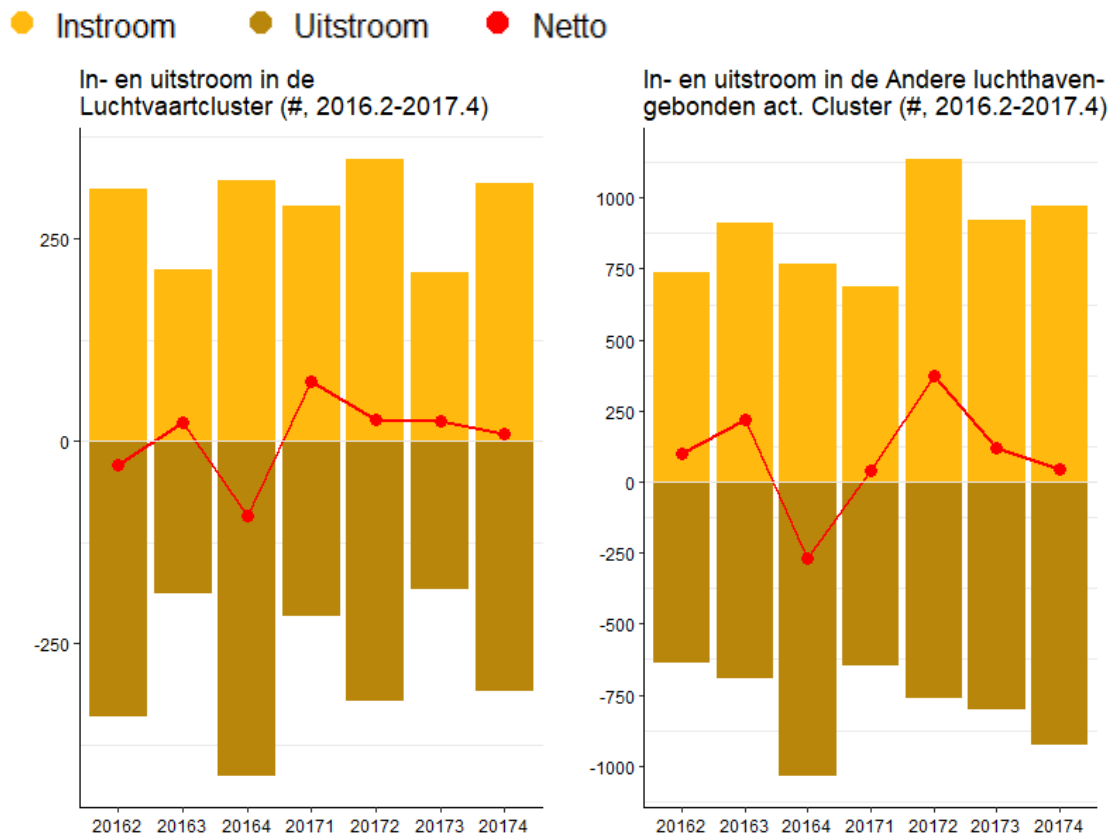
\* Cijfers zijn exclusief de business cluster.

Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

Figuur 4.1 toont de evolutie van de in- en uitstroom tussen het tweede kwartaal van 2016 en het einde van 2017.<sup>12</sup> Het verschil tussen de in- en de uitstroom geeft de netto-evolutie van de tewerkstelling op de luchthaven. Deze was in de beschouwde periode eenmaal negatief, namelijk in het vierde kwartaal van 2016 (netto 364 werknemers minder). Een vergelijking met het vierde kwartaal van 2017 toont dat deze daling in hoofdzaak te wijten is aan een hogere uitstroom in 2016 dan in 2017 (1 451 vs 1 237 werknemers); ook de instroom lag in 2016 onder het niveau van 2017 (1 087 vs 1 290). De hoogste netto toename valt te noteren in het tweede kwartaal van 2017: de tewerkstelling steeg met 398 werknemers. Vergelijken met de netto-evolutie in dezelfde periode in 2016 is het duidelijk dat dit aan een hogere instroom ligt (1 484 werknemers). Niet toevallig valt de lagere instroom in 2016 na de aanslagen op de luchthaven, op 22 maart 2016. Ook de hogere uitstroom in het laatste kwartaal van 2016 zou hierdoor verklaard kunnen worden.

<sup>12</sup> Aangezien de vestiging van de consultancy-activiteiten op de luchthaven pas in 2017 werden gerealiseerd worden deze activiteiten niet in de evolutie opgenomen. Bijkomend controleerden we voor de overname van bepaalde activiteiten van Thomas Cook Airlines door Brussels Airlines. Om een transfer van personeel van de ene onderneming naar de andere niet als een in- en uitstroom te kwalificeren, beschouwen we in deze analyse Brussels Airlines en Thomas Cook Airlines Belgium als één onderneming. Enkel de bewegingen van werknemers tussen deze twee bedrijven worden niet als in- of uitstroom meegenomen. Per kwartaal gaat het over een 4 tot 5 personen.

Figuur 4.2 In- en uitstroom van werknemers op Brussels Airport per cluster (#, 2016.2-2017.4)



\* Cijfers zijn exclusief de business cluster.

Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviatio; bewerking HIVA-KU Leuven

Figuur 4.2 toont dezelfde evolutie, maar dan voor de twee luchthavengebonden clusters afzonderlijk (*luchtvaartcluster* en *andere luchthavengebonden activiteiten*). Een eerste observatie is dat er meer werknemersbewegingen zijn in de tweede cluster. De instroom in de tweede cluster ligt steeds rond of boven de 750 werknemers; in de eerste cluster schommelt de instroom tussen de 200 en de 400 werknemers. Niet alleen gaat het in absolute omvang om de grootste cluster van tewerkstelling. De aanwezigheid van de uitzendsector in de tweede cluster is evenzeer van belang; in deze sector wordt het werknemersbestand sneller gewisseld. De piek in de instroom uit Figuur 4.1 in het tweede kwartaal van 2017 is gedreven door de cluster met *de andere luchthavengebonden activiteiten*. De instroom van 1 136 werknemers in deze cluster is het hoogste aantal over de beschouwde periode; in de *luchtvaartcluster* gaat het over 348 werknemers.

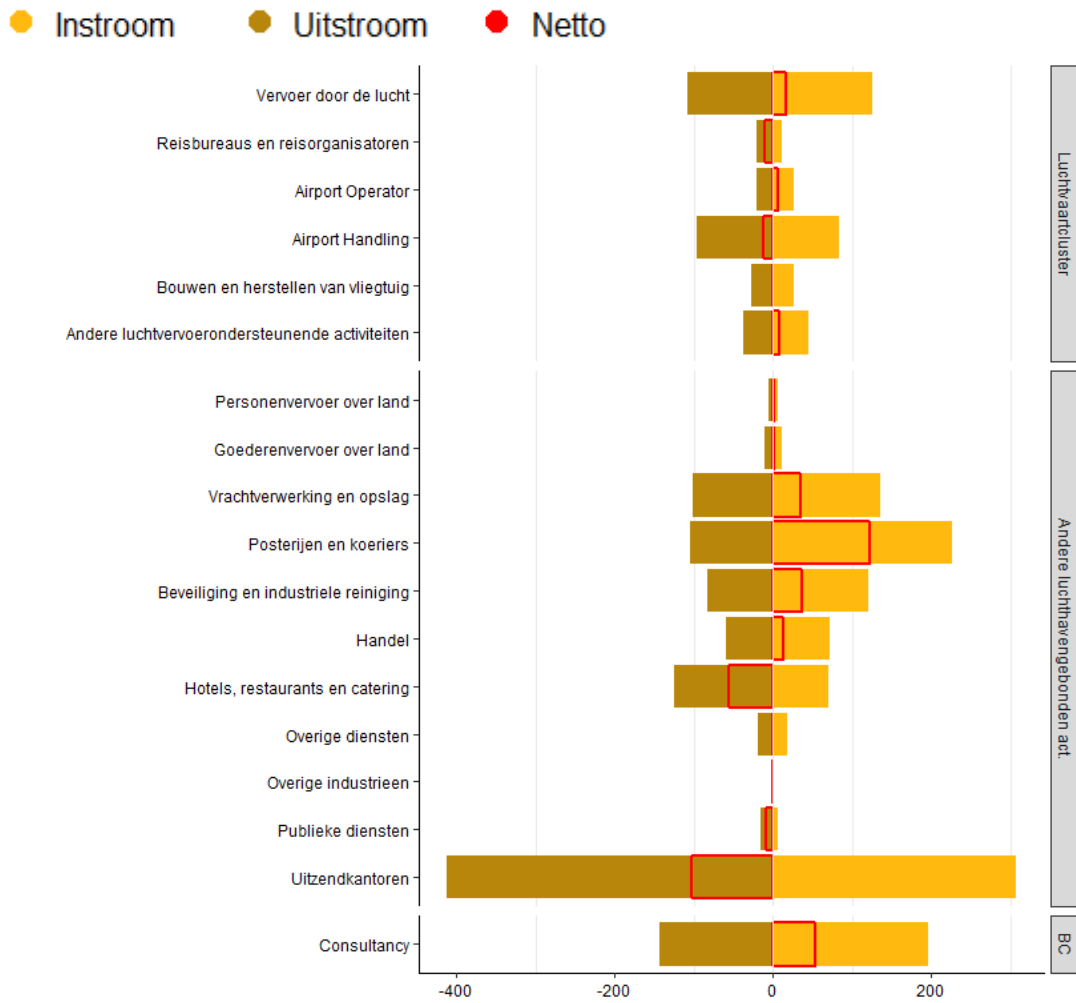
De netto-evolutie in de *luchtvaartcluster* is over de beschouwde periode tweemaal negatief, namelijk in het tweede en het laatste kwartaal van 2016; voor de *andere luchthavengebonden activiteiten* is dit enkel in het laatste kwartaal van 2016. Dit levert voor beide clusters de hoogste uitstroom in de beschouwde periode op. De hoge nettogroei op de luchthaven in het tweede kwartaal van 2017 is dan weer te verklaren door de stijging van de instroom in de tweede cluster. Beide clusters volgen globaal beschouwd een gelijkaardige trend, maar er blijven clusterspecifieke dynamieken bestaan. De in- en uitstroompieken vallen niet noodzakelijk gelijktijdig; mogelijk gaat het, naast de verbeterde conjunctuur, ook om een uitgesteld effect van aanwervingen in 2017 ter vervanging van de uitstroom in 2016.

## 4.2 Sectorale analyse van de in- en uitstroom

In figuur 4.3 bekijken we de aanwervingen en de exits op een nog meer gedetailleerd sectoraal niveau. We nemen hierbij enkel het laatste kwartaal van 2017 in beschouwing, ten opzichte van het voorgaande kwartaal. Binnen de *luchtvaartcluster* zien we de meeste in- en uitstroom bij de grootste sectoren, namelijk vervoer door de lucht en airport handling. De in- en uitstroom houden zich in deze cluster in evenwicht, de netto-evolutie (positief of negatief) is hier beperkt.

In *de cluster met de andere luchthavengebonden activiteiten* zien we enkele sectoren met een opmerkelijk hoge in- en uitstroom. De sector posteries en koeriers is in zijn geheel kleiner dan de sector vervoer door de lucht, toch zien we hier meer in- en uitstroombewegingen. Door de hoge instroom van 226 werknemers neemt de tewerkstelling in de sector met 122 arbeidsplaatsen toe. De logistieke sector (vrachtverwerking en opslag) is van vergelijkbare grootte als posteries en koeriers. Ook hier ligt de instroom boven het niveau van de sector vervoer door de lucht, en zien we een nettogroei. Ten opzichte van het derde kwartaal van 2017 neemt de omvang van de horecabedrijven af: 70 werknemers stroomden in, terwijl 125 personen uitstroomden. Ook de uitzendactiviteiten kennen in het vierde kwartaal een krimp. De business cluster, tot slot, kent dan weer netto een toename, na een instroom van 197 en een uitstroom van 143 werknemers.

Figuur 4.3 Overzicht in- en uitstroom per sector (#, 2017.4)



Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

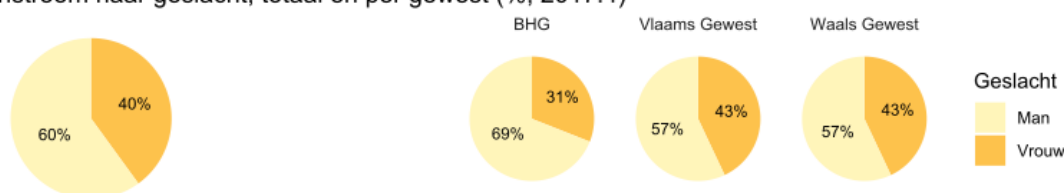
### 4.3 Socio-economische analyse van de in- en uitstroom

In figuur 4.4 wordt de instroom verder ontleed naar enkele job- en werknemerskenmerken: geslacht, leeftijd, arbeidsregime en statuut, eenmaal voor alle werknemers en vervolgens naar de woonplaats (gewestniveau).

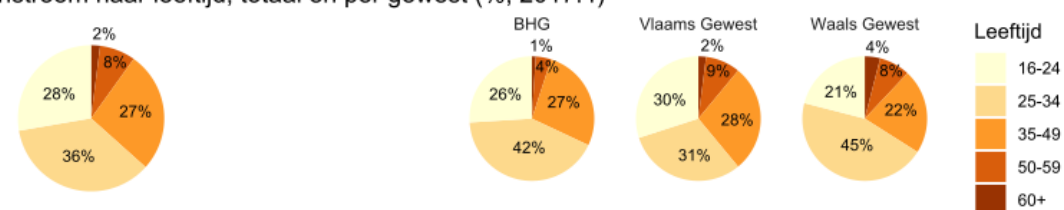


**Figuur 4.4**    **Overzicht aanwervingen naar geslacht, leeftijd, arbeidsregime, statuut (% , 2017.4)**

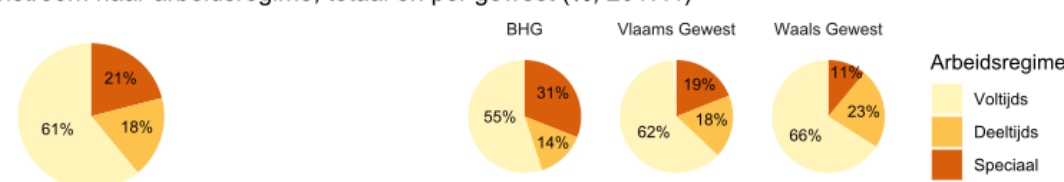
**Instroom naar geslacht, totaal en per gewest (% , 2017.4)**



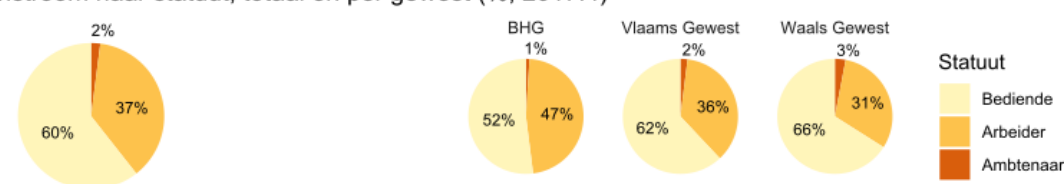
**Instroom naar leeftijd, totaal en per gewest (% , 2017.4)**



**Instroom naar arbeidsregime, totaal en per gewest (% , 2017.4)**



**Instroom naar statuut, totaal en per gewest (% , 2017.4)**



Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

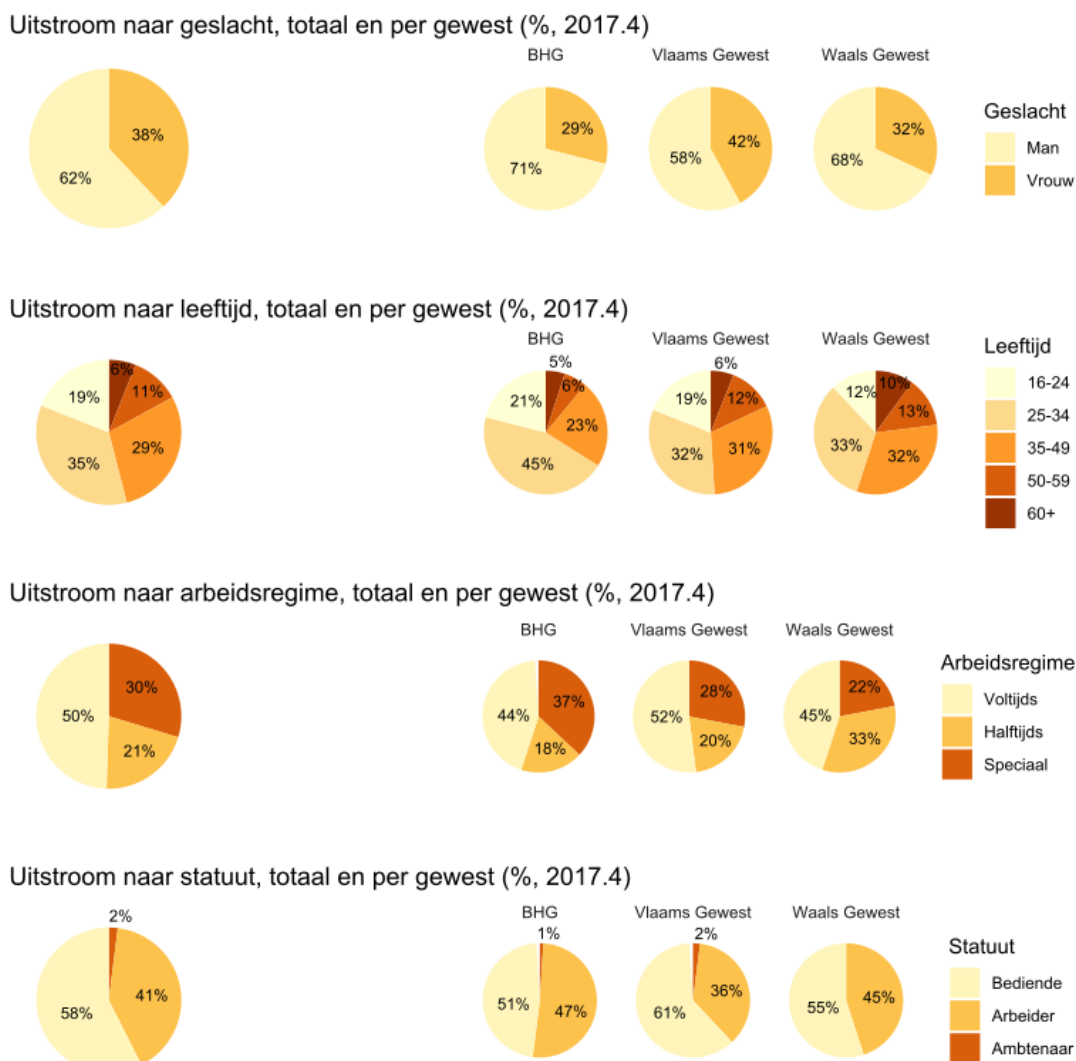
Globaal beschouwd stromen er meer mannelijke werknemers in dan vrouwelijke (60% vs 40%). Net zoals bij de analyse van de totale tewerkstelling (tabel 3.3) is de minst gelijke instroom in het Brussels Gewest te vinden: 69% van de aanwervingen betreft mannelijke werknemers. In het Waals en Vlaams Gewest is de verhouding gelijkaardig: 57% zijn mannelijke werknemers; 43% is vrouwelijk.

Ten opzichte van de totale tewerkstelling omvat de instroom meer jongere werknemers: 28% van de aanwervingen is jonger dan 25 jaar; in vergelijking met 7% bij de totale tewerkstelling. Het aandeel 35-49-jarigen en 50-59-jarigen is dan weer minder hoog bij de aanwervingen, ten opzichte van de totale tewerkstelling (respectievelijk 27% en 8% in vergelijking met 37% en 17%). Dit hoeft niet te verbazen: we zien over het algemeen meer instroombewegingen bij jongere werknemers, en een lagere dynamiek bij oudere leeftijdsgroepen. Het belang van de 25-34-jarigen in de instroom is voor nieuwe werknemers afkomstig uit Vlaanderen het laagst (31%); voor nieuwe werknemers uit het Waals-Gewest is er een minder hoog belang van de 16-24-jarigen en een relatief grote instroom van werknemers ouder dan 50 jaar, zeker ten opzichte van nieuwe werknemers uit het Brussels Gewest (12% ten opzichte van 5%).

Binnen de opdeling naar arbeidsregime nemen de speciale, kortlopende contracten (speciale type) een groter aandeel in voor de aanwervingen dan in de totale tewerkstelling (21% in vergelijking met 5%). Zoals reeds aangegeven betreft het hier voornamelijk uitzendactiviteiten. Deze zijn typisch sterker vertegenwoordigd in de instroomstatistieken, net omwille van het kortlopend karakter van deze activiteiten. 31% van de Brusselse aanwervingen betreft deze categorie; bij nieuwe werknemers uit het Waals Gewest zien we het grootste aandeel deeltijdse contracten (23%). Voltijdse contracten zijn echter steeds de belangrijkste categorie.

De meeste aanwervingen vinden we terug in het bediendenstatuut (60%); gevolgd door het arbeidersstatuut. Ten opzichte van de totale tewerkstelling is het belang van het arbeidersstatuut gestegen (37% in vergelijking met 24%). De instroom van ambtenaren is beperkt (2%); al omvatten deze cijfers niet de aanwervingen binnen defensie. Voor aanwervingen van werknemers woonachtig in het Brussels Gewest is de instroom bedienden/arbeiders meer gelijk (52% en 47%) dan in de andere gewesten.

**Figuur 4.5**    **Overzicht exits naar geslacht, leeftijd, arbeidsregime, statuut (% , 2017.4)**



Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

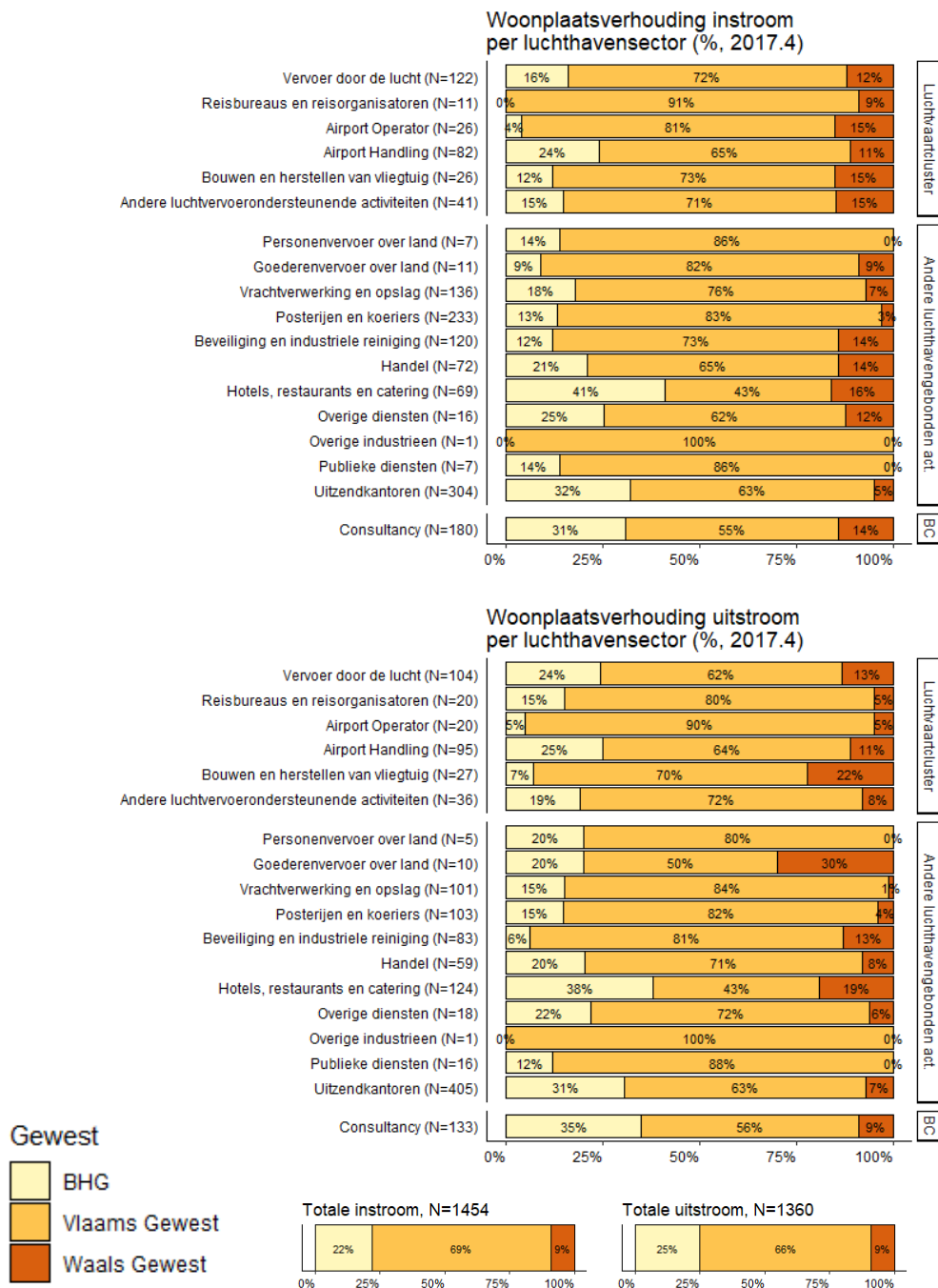
Figuur 4.5 toont dezelfde statistieken, maar dan voor de uitstroom in het laatste kwartaal van 2017. Globaal beschouwd stromen er eveneens meer mannen dan vrouwen uit; opvallend is dat ook de uitstroom van werknemers woonachtig in het Waals Gewest meer mannelijke werknemers omvat (68%), terwijl de instroom meer in evenwicht lag (57% man vs 43% vrouw).

We observeren geen hoge percentages uitstroom bij de oudere werknemersgroepen: 6% van de uitstroom omvat 60-plussers, 11% heeft een leeftijd tussen de 50 en 60 jaar. In vergelijking met de Belgische arbeidsmarkt liggen deze uitstroomcijfers lager.<sup>13</sup> Het overgrote deel van de uitstroom op Brussels Airport zijn met andere woorden werk-naar-werk transitie, of transitie naar werkloosheid, en in mindere mate bewegingen naar inactiviteit of pensioen. De hoogste uitstroom van werknemers ouder dan 50 jaar vinden we terug voor luchthaven-werknemers woonachtig in het Waals Gewest (23%); de hoogste uitstroom van de jongste werknemers (<25 jaar) vinden we bij de Brusselse (21%) en de Vlaamse luchthaven-werknemers (19%).

<sup>13</sup> Op basis van jaarlijkse uitstroomstatistieken stellen we vast dat 20% van de uitstroom ouder is dan 50 jaar ([www.dynamstat.be/cijfers/werknemers](http://www.dynamstat.be/cijfers/werknemers)).

Omwille van de krimp van de uitzendactiviteiten in het vierde kwartaal van 2017 is het aandeel van de speciale, kortlopende contracten in de uitstroom hoger dan bij de instroom (30% in vergelijking met 21% bij de instroom). De verhouding van de verschillende statuten in de uitstroom is vergelijkbaar met deze bij de instroom. Het enige afwijkende beeld is in het statuut van in- en uitstromende werknemers uit het Waals Gewest. Hier stromen naar verhouding meer arbeiders uit (45%) dan dat er zijn ingestroomd (31%).

**Figuur 4.6 Woonplaatsverhouding bij in- en uitstroom (% , 2017.4)**



Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviatio; bewerking HIVA-KU Leuven

We bekijken tot slot het belang van de drie gewesten in het totaal van de aanwervingen en de exits, en dit ook per sector. Figuur 4.6 vat deze cijfers samen. Opvallend is dat de dynamiek bij Brusselse werknemers hoger ligt dan wat de totale tewerkstelling doet vermoeden: ten opzichte van een totaal belang van 15% staan de werknemers uit het Brussels Gewest bij de instroom in voor 22% van de bewegingen en bij de uitstroom in voor 25%. Dit lijkt niet alleen te wijten aan de hoge aanwezigheid van Brusselse werknemers in de uitzendsector; dit patroon zien we ook in enkele andere (grotere) sectoren. Zo is ongeveer 9% van de tewerkstelling in de sector vervoer door de lucht woonachtig in het Brussels Gewest, maar vertegenwoordigen deze werknemers 16% en 24% van de in- en uitstroom. Hier dient verder onderzoek na te gaan of deze netto-uitstroom van Brusselse werknemers

een tijdelijke fenomeen is. In de airport handling gaat het over 24% en 25%, voor een totaal belang in de tewerkstelling van 18%. Binnen de vrachtverwerking en opslag zien we een aandeel van 18% en 15%, en ligt de instroom van Brusselse werknemers dus hoger, voor een aandeel in de totale tewerkstelling van 13%. Ook in de business cluster stellen we een hogere dynamiek bij Brusselse werknemers vast.

#### 4.4 Verblifsduur na aanwerving

In een laatste oefening gaan we na hoe lang werknemers na hun aanwerving bij een onderneming blijven. We beschouwen hiervoor alle aanwervingen in de periode van het tweede tot het laatste kwartaal van 2016, waarbij we een onderscheid maken tussen een verblijfsduur van minder of langer dan een jaar. Typisch, voor heel België, zien we dat tot 40% van de aanwervingen maar 1 of 2 kwartalen duren.<sup>14</sup> Uiteraard verbergt dit cijfer grote, sectorale verschillen. Tabel 4.1 vat de resultaten samen.

**Tabel 4.1**      **Overzicht verblijfsduur na aanwerving (#, 2016.2-2016.4)**

	Aantal aanwervingen	Duur < 1 jaar	Duur > 1 jaar	Duur < 1 jaar	Duur > 1 jaar
<b>Air Transport Cluster</b>	<b>843</b>	<b>322</b>	<b>521</b>	<b>38%</b>	<b>62%</b>
Vervoer door de lucht	411	145	266	35%	65%
Reisbureaus en reisorganisatoren	35	14	21	40%	60%
Airport Operator	57	16	41	28%	72%
Airport Handling	209	107	102	51%	49%
Bouwen en herstellen van vliegtuigen	68	20	48	29%	71%
Andere luchtvervoerondersteunende activiteiten	63	20	43	32%	68%
<b>Andere Luchthavengebonden activiteiten</b>	<b>2 415</b>	<b>1 405</b>	<b>1 010</b>	<b>58%</b>	<b>42%</b>
Personenvervoer over land	31	8	23	26%	74%
Goederenvervoer over land	129	39	90	30%	70%
Vrachtverwerking en opslag	272	75	197	28%	72%
Posterijen en koeriers	177	47	130	27%	73%
Beveiliging en industriële reiniging	346	131	215	38%	62%
Handel	114	54	60	47%	53%
Hotels, restaurants en catering	212	109	103	51%	49%
Overige diensten	42	16	26	38%	62%
Publieke diensten	41	8	33	20%	80%
Uitzendkantoren	1 050	918	132	87%	13%
Overige industrieën	1	0	1	0%	100%
<b>Totaal</b>	<b>3 258</b>	<b>1 727</b>	<b>1 531</b>	<b>53%</b>	<b>47%</b>

Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

Binnen de context van Brussels Airport is de *luchtvaartcluster* de cluster met de langste verblijfsduren: 38% van de werknemers verlaat binnen het jaar hun werkgever; 62% blijft voor langer dan een jaar. Binnen de airport handling wordt dit echter 49% van de werknemers dat langer dan een jaar blijft; 51% is binnen het jaar weg bij de onderneming. De sector vervoer door de lucht (de sector met de

<sup>14</sup> Goesaert, T., & Struyven, L. (2018). Zeer kortlopende jobs, een al dan niet vermeende trend op de Belgische arbeidsmarkt? *Over.Werk. Tijdschrift van het Steunpunt Werk*, 28(1), 145-155. Leuven: Steunpunt Werk / Uitgeverij Acco.

meeste aanwervingen) heeft op zijn beurt aanwervingen met een meer langlopend karakter, waarbij 65% van de werknemers na een jaar nog steeds actief zijn binnen de onderneming.

De verhouding in de cluster met de *andere luchthavengebonden activiteiten* helt over naar meer kortlopende verblijfsduren, maar dit wordt gedreven door de aanwezigheid en het belang van de uitzendactiviteiten in deze cluster: 87% van de aanwervingen in de uitzendsector stromen binnen het jaar weer uit. Voor de vrachtverwerking en opslag zien we dan weer loopbanen met een langer karakter: 72% van de werknemers blijven langer dan een jaar bij de onderneming. Ook bij de posten en koeriers zien we dit beeld (73% van de werknemers die langer dan een jaar actief blijft). Voor de beveiliging en industriële reiniging wordt dit 62%; binnen de horeca en de handel verlaagt dit tot respectievelijk 49% en 53% van de werknemers (op een totaal van 212 en 114 aanwervingen).

#### 4.5 Conclusie

Indien we de aanwervingen en de exits elk kwartaal oplijsten wordt duidelijk dat er gedurende een jaar pieken en dalen zijn in deze dynamiek.

- Binnen de *luchtvaartcluster* is de in- en uitstroom in het derde kwartaal van zowel 2016 als 2017 laag; in het tweede en vierde kwartaal zien we dan weer meer dynamiek.
- De cluster met de *andere luchthavengebonden activiteiten* volgt een gelijkaardig profiel, maar de in- en uitstroompieken vallen niet noodzakelijk op hetzelfde moment.

Vanwaar komen de nieuw aangeworven werknemers op de luchthaven? Het patroon van herkomst in de totale tewerkstelling wordt bestendigd bij de nieuwe werknemers. Niet minder dan 69% is afkomstig uit het Vlaams Gewest, gevolgd door het Brussels Gewest (22%) en het Waals Gewest (9%). De andere kant van de medaille zijn de exits: hier is 66% van de uitstromende werknemers woonachtig in het Vlaams Gewest, 25% in het Brussels Gewest en 9% in het Waals Gewest.

- In vergelijking met de totale tewerkstelling op de luchthaven komen er dus relatief meer Brusselaars bij, maar er verdwijnen er ook meer.
- Die grotere dynamiek hangt deels samen met de meer volatiele sectoren horeca en uitzendwerk, waarin meer Brusselaars op de luchthaven aan de slag gaan.
- Tegelijk zien we dit patroon ook binnen andere (grotere) sectoren: vervoer door de lucht, airport handling, vrachtverwerking en opslag, ...
- De huidige in- en uitstroom op de luchthaven bestendigt dus de scheve verdeling naar woonplaats in de samenstelling van de werknemerspopulatie op de luchthaven.

Het profiel van deze aanwervingen en exits volgt grosso modo de verhouding binnen de totale tewerkstelling.

- We observeren meer in- en uitstroom van mannelijke werknemers, meer dynamiek bij bedienden, ...
- Wel ziet men typisch meer aanwervingen (en exits) in de uitzendsector (net door het kortlopende karakter van deze sector). Daarnaast zien we ook meer jongeren (< 25 jaar) vertegenwoordigd in de instroom. Dit wijst onder meer op het belang van de uitzend in het totaal van de instroom, maar ook op het feit dat we typisch minder in- en uitstroombewegingen observeren bij oudere werknemers.

Hoe lang blijven nieuw aangeworven werknemers bij dezelfde werkgever? Uit vorig onderzoek weten we dat gemiddeld, voor heel België, 40% van de aanwervingen maar 1 of 2 kwartalen duren. Dat is ook voor de luchthaven het geval. De arbeidsmarkt op de luchthaven is niet meer volatiel dan gemiddeld in ons land.

- Dit gemiddeld cijfer verbergt wel grote sectorale verschillen: er zijn jobs met een uitgesproken langlopend karakter op de luchthaven. Binnen de sector vervoer door de lucht blijft 65% van de werknemers meer dan een jaar bij de werkgever, na de aanwerving.
- Ook bij de *andere luchthavengebonden activiteiten* zijn er sectoren met een lange verblijfsduur: binnen de vrachtverwerking en opslag, of posten en koeriers blijven 72 à 73% van de werknemers langer dan een jaar bij de onderneming. Voor de airport handling valt dit dan weer terug tot 49%. Ook de horeca (49%), de handel (51%) en uiteraard de uitzendsector (13%) zijn banen met een eerder kortlopend karakter.



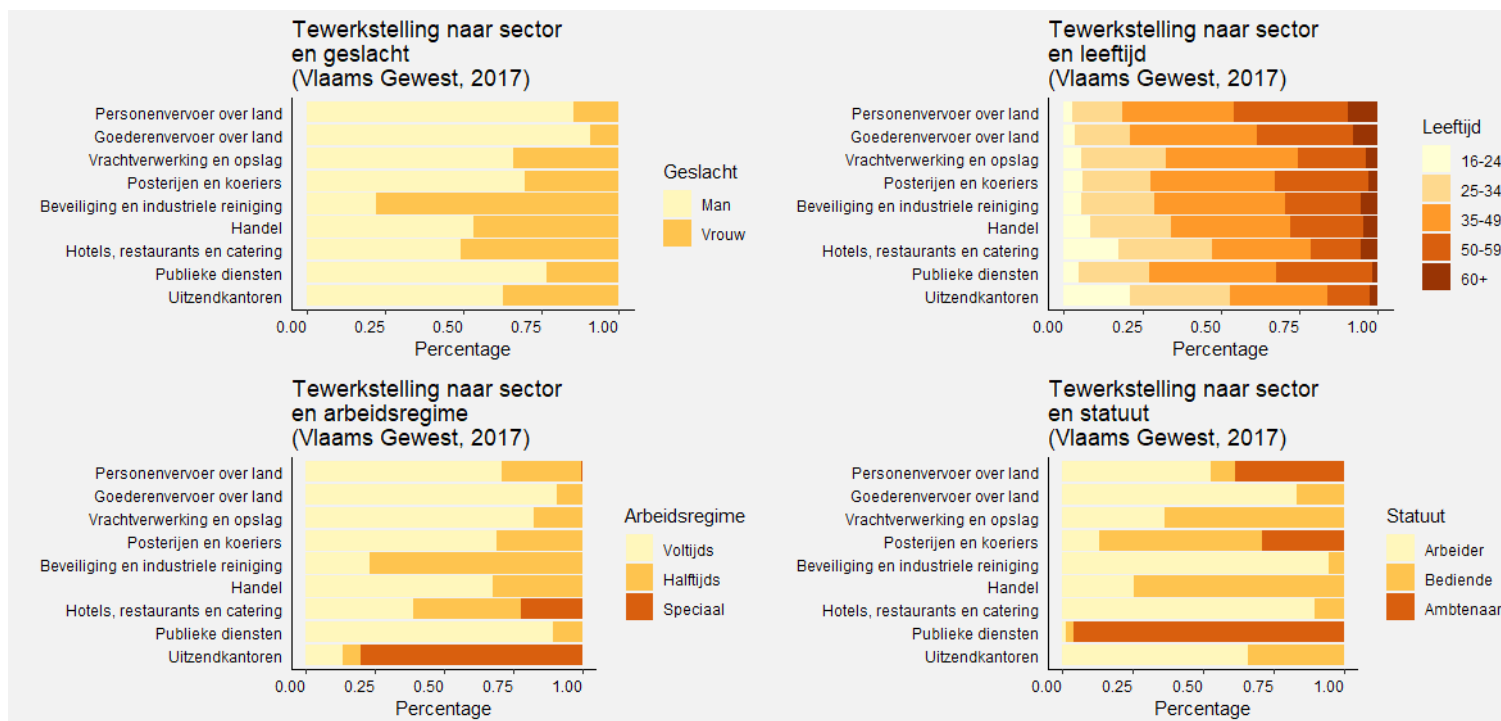


**- BIJLAGEN -**



# bijlage 1 Benchmark van de sectorale verdeling naar persoons- en jobkenmerken voor het Vlaams Gewest

**Figuur b1.1 Tewerkstelling in het Vlaams Gewest binnen de sectoren van de luchthavengebonden activiteiten cluster (% 2017)**



Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviatio; bewerking HIVA-KU Leuven



## bijlage 2 Rangschikking van gemeenten naar aantal werknemers op de luchthaven

Tabel b2.1 Tewerkstelling op de luchthaven vanuit de gemeenten in BHG, Vlaams-Brabant en Antwerpen (#, 2017.4)

Gemeentes BHG	#	Gemeentes Vlaams-Brabant	#	Gemeentes Antwerpen	#
BRUSSEL	640	ZAVENTEM	759	ANTWERPEN	1011
SCHAARBEEK	569	VILVOORDE	732	MECHELEN	767
ANDERLECHT	292	LEUVEN	706	WILLEBROEK	122
SINT-JANS- MOLENBEEK	253	KORTENBERG	417	HEIST-OP-DEN-BERG	107
ELSENE	251	GRIMBERGEN	376	BONHEIDEN	101
EVERE	246	MACHELEN	345	SINT-KATELIJNE- WAVER	99
SINT-LAMBRECHT- WOLUWE	183	STEENOKKERZEEL	343	PUTTE	93
JETTE	173	ZEMST	340	LIER	93
ETTERBEEK	126	KAMPENHOUT	307	KONTICH	79
UKKEL	108	TIENEN	299	BORNEM	78
SINT-GILLIS	104	HERENT	231	MORTSEL	67
SINT-PIETERS- WOLUWE	103	HAACHT	202	PUURS	67
VORST	98	AARSCHOT	190	EDEGEM	66
SINT-JOOST-TEN- NODE	95	DILBEEK	178	DUFFEL	64
SINT-AGATHA- BERCHEM	89	BOORTMEERBEEK	176	BOOM	60
GANSHOREN	88	MEISE	163	RUMST	57
OUDEGEM	85	ASSE	160	BRASSCHAAT	56
KOEKELBERG	69	TREMELO	152	HOVE	47
WATERMAAL- BOSVOORDE	45	TERVUREN	143	HERSELT	46
		OVERIJSE	141	SCHOTEN	45
		LANDEN	139	AARTSELAAR	44
		ROTSELAAR	134	SCHILDE	38
		HALLE	131	NIJLEN	36
		LONDERZEEL	128	BRECHT	36
		KEERBERGEN	120	HULSHOUT	36
		SINT-PIETERS- LEEUEW	116	BERLAAR	32
		MERCHTEM	111	LINT	31
		BERTEM	103	RANST	30
		DIEST	101	KAPELLEN	30

Gemeentes BHG	#	Gemeentes Vlaams-Brabant	#	Gemeentes Antwerpen	#
		SCHERPENHEUVEN- ZICHEM	96	HERENTALS	29
		LUBBEEK	91	ZWIJNDRECHT	27
		BEERSEL	79	NIEL	26
		OPWIJK	78	BOECHOUT	25
		WEMMEL	73	GEEL	24
		BOUTERSEM	71	WOMMELGEM	23
		TERNAT	71	ZOERSEL	22
		WEZEMBEEK- OPPEM	70	SINT-AMANDS	22
		KAPELLE-OP-DEN- BOS	69	STABROEK	21
		HULDENBERG	69	WUUSTWEZEL	21
		OUD-HEVERLEE	67	WESTERLO	21
		LIEDEKERKE	65	HEMIKSEM	20
		HOLSBEEK	60	SCHELLE	19
		BEGIJNENDIJK	60	ESSEN	19
		SINT-GENESIUS- RODE	58	BORSBEEK	18
		TIELT-WINGE	57	MALLE	18
		KRAAINEM	57	KALMTHOUT	16
		HOEILAART	56	TURNHOUT	15
		LINTER	55	LAAKDAL	15
		HOEGAARDEN	55	MOL	14
		AFFLIGEM	53	WIJNEGEM	14
		BIERBEEK	49	KASTERLEE	13
		ROOSDAAL	41	OLEN	12
		ZOUTLEEUW	40	BEERSE	11
		BEKKEVOORT	37	ZANDHOVEN	11
		GALMAARDEN	34	LILLE	11
		GLABBEEK	33	HERENTHOUT	10
		KORTENAKEN	31	BALEN	8
		LENNIK	30	GROBBENDONK	8
		GEETBETS	24	VORSELAAR	4
		DROGENBOS	19	HOOGSTRATEN	4
		GOOIK	17	OUD-TURNHOUT	4
		PEPINGEN	12	VOSELAAR	3
		HERNE	12	DESSEL	2
		LINKEBEEK	6	MEERHOUT	2
		BEVER	6	RAVELS	2
		WATERLOO	1	RETIE	2
				ARENDONK	1

\* Gemeenten niveau NIS-code.

Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

