



DIRECTE EN INDIRECTE TEWERKSTELLING OP BRUSSELS AIRPORT

Trendrapport 2024

Tim Goesaert & Ludo Struyven

COMMENTAAR IS WELKOM tim.goesaert@kuleuven.be

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

© 2024 HIVA-KU Leuven

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteur.

Inhoud

Inleiding	5
1 Methodologie en plan van aanpak	6
1.1 Directe tewerkstelling	6
1.1.1 Afbakening en definitie activiteiten en sectoren	6
Keuze van het luchthavengebied	6
Selectie van bedrijven en verzamelen tewerkstellingsgegevens	7
Sectorindeling	8
1.2 Indirecte tewerkstelling	9
1.2.1 Achterwaartse tewerkstelling	9
1.2.2 Voorwaartse tewerkstelling	10
2 Overzicht directe tewerkstelling	12
2.1 Overzicht van het profiel van de tewerkstelling op de luchthaven	13
2.2 Directe tewerkstelling op de luchthaven vanuit de Belgische gewesten, provincies en gemeentes	14
2.3 Schatting indirecte tewerkstelling	15
Achterwaartse tewerkstelling	15
Voorwaartse tewerkstelling	15
3 Socio-economische analyse van de tewerkstelling per luchthavensector	18
3.1 Directe tewerkstelling op de luchthaven per sector	18
3.2 Spreiding van de tewerkstelling	21
3.3 Directe tewerkstelling naar paritair comité	23
3.4 De sectorale verdeling naar job- en persoonskenmerken	24
4 Conclusie	29
Bijlage	33
Referenties	36

Inleiding

Dit nieuwe trendrapport, opgesteld door HIVA KU Leuven, in opdracht van Aviato, heeft als doel om de directe tewerkstelling op Brussels Airport in kaart te brengen. Een eerste trendrapport belichtte de omvang van de activiteiten voor 2017 (zie Vandekerckhove, Goesaert & Struyven, 2017); deze nieuwe cijfers richten zich op de meest recente beschikbare cijfers, namelijk (het einde van) 2022. We overspannen met deze meting de coronacrisis, een periode met reisbeperkingen en een grote impact voor de luchtvaart en de luchthaven. De cijfers voor 2022 geven met andere woorden weer in welke mate bepaalde sectoren nog getroffen waren en waar het herstel reeds werd ingezet. Vanuit deze directe meting maken we vervolgens een inschatting van de indirecte tewerkstelling van de luchthaven; namelijk deze jobs die ontstaan door de indirecte impact van de luchthaven achterwaarts en voorwaarts in de keten.

Dit rapport onderscheidt zich in de methodologie die gehanteerd wordt. Gegevens over individuele werknemers zijn opgebouwd op basis van alle werkgevers die actief zijn op de luchthaven. Deze cijfers werden opgevraagd op het niveau van de vestigingen zelf, waarvan de plaats van tewerkstelling binnen het luchthavengebied ligt. In een eerste stap werden alle werkgevers met een vestiging of tewerkstelling binnen het luchthavengebied geïdentificeerd. In een tweede stap werden dan de gegevens over de tewerkstelling in deze vestigingen, inclusief de persoons- en jobkenmerken verzameld via een aanvraag bij de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ), en -waar nodig- aangevuld met bevragingen bij de ondernemingen zelf. Wat de schatting van de indirecte tewerkstelling betreft zullen multiplicatoren uit de eerste studie gebruikt worden.

Het volgende hoofdstuk bespreekt kort de gevolgde strategie en de methodologische keuzes die genomen werden. Hoofdstuk twee bespreekt de directe tewerkstelling en legt een link met de indirecte effecten; het derde hoofdstuk bekijkt deze cijfers vervolgens vanuit het perspectief van de verschillende sectoren en activiteiten op de luchthaven. De belangrijkste inzichten worden samengevat in de conclusie in hoofdstuk 4.

Wij danken Aviato voor hun deskundige ondersteuning en het vertrouwen en voor de hulp bij het op punt stellen van de ondernemingslijsten. Ook wensen wij de RSZ te bedanken, voor de aanlevering van de gegevens, alsook de bedrijven op de luchthaven die werden bevestigd. 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.

1 | Methodologie en plan van aanpak

In deze sectie staan we stil bij de gehanteerde methodologie in dit rapport. We volgen in grote lijnen de richtlijnen die werden uitgezet bij het eerste trendrapport (zie Vandekerkhove, Goesaert & Struyven, 2019), maar pasten enkele elementen voor dit nieuwe rapport aan. Dit maakt dat we een andere en bredere selectie aan ondernemingen hebben ten opzichte van de eerste meting. Het doel hiervan is om een betere inschatting van de directe tewerkstelling te bekomen; het betekent evenzeer dat een vergelijking met de eerdere cijfers minder vanzelfsprekend wordt. In wat volgt lichten we toe in welke mate deze aanpassingen de meting hebben beïnvloed. In een tweede sectie bespreken we kort hoe de indirecte impact van de luchthaven zal worden geschat, opnieuw kijkend naar de aanpak uit het eerste trendrapport.

1.1 Directe tewerkstelling

1.1.1 Afbakening en definitie activiteiten en sectoren

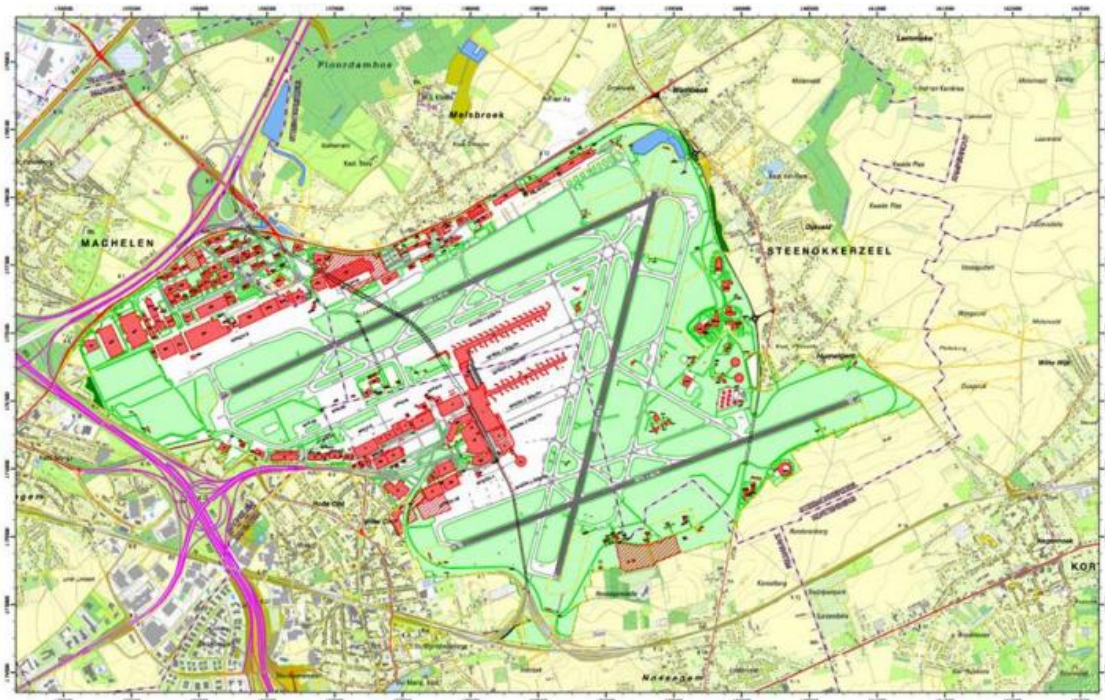
Keuze van het luchthavengebied

Als startpunt van de analyse van de directe, economische effecten selecteren we opnieuw deze activiteiten die zich afspelen binnen de grenzen van het luchthavengebied, net zoals dit gedaan werd in de vorige meting door HIVA en in de (eerdere) NBB-studies¹. De reden hiervoor is dat eens men verder kijkt dan deze grenzen de link met de luchthaven minder eenduidig wordt en de tewerkstelling moeilijker toe te wijzen valt aan de luchthaven. Deze afbakening betekent evenzeer dat we opnieuw het Airport Business District meenemen in de meting, de business cluster die binnen het luchthavengebied gelegen is.

Voor Brussels Airport valt dit luchthavengebied samen met de grenzen van de luchthaven; de afbakening van de luchthaven zoals deze in de regionale plannen is vastgelegd (zie figuur 1). Binnen deze perimeter is de luchthavenuitbater onder meer verantwoordelijk voor de infrastructuur en het verlenen van concessies.

¹ Zie onder meer de methodologische nota door Goesaert, Vandekerkhove & Struyven (2019), Vennix (2017)

Figuur 1.1 Luchthavenzone Brussels Airport



Bron: Brussels Airport

Een strikte afbakening biedt het voordeel dat de selectie van ondernemingen eenvoudiger is en eenduidig; en een betere garantie geeft dat de activiteiten correct worden geïdentificeerd. Wel wezen we eerder reeds op het risico om de directe effecten te onderschatten, doordat met een strikte afbakening allicht niet alle relevante ondernemingen geselecteerd zullen worden. In het kader van deze update werd alvast gekozen om de selectie van ondernemingen uit te breiden met enkele ondernemingen en activiteiten die (net) buiten het luchthavengebied liggen, maar toch een duidelijke link hebben met de luchthaven of de luchtvaartsector én, als bijkomend criterium, binnen de dienstverlening van Aviato vallen.

Deze uitbreiding omvat onder meer deze hotels die net buiten de luchthavenperimeter vallen². Gezien hun ligging, activiteiten -en ook naamgeving- is de link met de luchthaven echter duidelijk. Verder werden -in samenspraak met Aviato- enkele ondernemingen toegevoegd die (net) buiten de luchthavenperimeter zijn gelegen, maar een duidelijke link met de luchthaven hebben, dit omwille van de aard van hun activiteiten.³

Selectie van bedrijven en verzamelen tewerkstellingsgegevens

Voor deze arbeidsmarktstudie werd gestart met de ondernemingslijsten die in de meting van 2017 werden opgesteld. Deze zijn in hoofdzaak gebaseerd op de lijst van bedrijven die concessies hebben verkregen binnen het luchthavengebied en die oppervlakte huren op de luchthaven. De lijst werd samen met de luchthavenuitbater en Aviato doorlopen; waarbij werd geverifieerd welke ondernemingen erbij kwamen, of de onderneming nog actief was op de luchthaven en of deze er nog steeds mensen tewerkstelt. Een belangrijke vraag - in functie van het verdere onderzoekstraject - is of het een vestiging of activiteit betreft die volledig binnen de luchthaven ligt (en via het vestigingsnummer bij de RSZ kan opgevraagd worden), dan wel buiten het luchthavengebied

² Het betreft hier onder meer NH Hotel, Van Der Valk Hotel, Novotel, Crowne Plaza.

³ Hier gaat het onder meer over ASCO Industries (vliegtuigonderdelen), SABCA en ADB Safegate (verlichting landingsbanen).

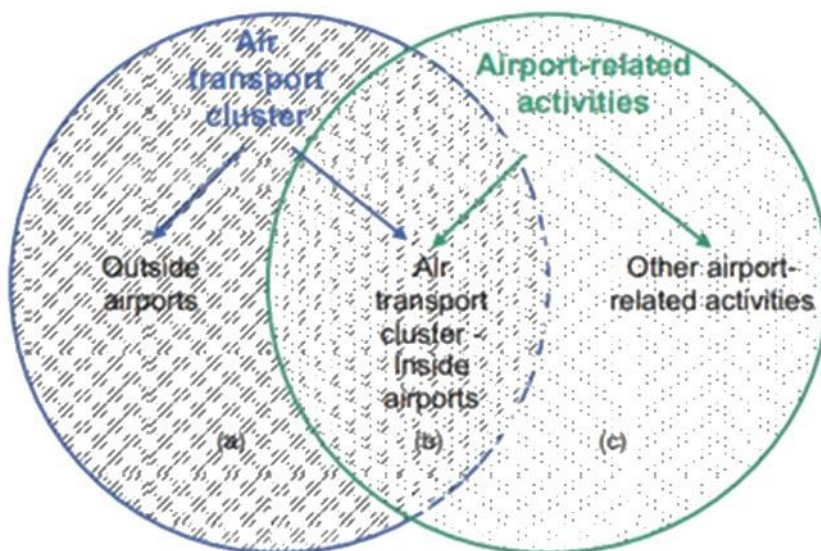
aanwezig is. De eerste groep ondernemingen kan namelijk voldoende gedetailleerd op het niveau van de plaats van tewerkstelling aangevraagd worden (waarbij we het aantal werknemers en het arbeidsvolume opgesplitst naar onder meer gender, leeftijd, arbeidsregime, woonplaats en paritair comité kunnen opvragen); wat de tweede groep betreft dient de tewerkstelling op een andere manier worden ingeschat. Hier werd geopteerd voor een bevraging van de ondernemingen, waar nodig aangevuld met informatie uit de beschikbare jaarrekeningen.

Voor de meting van 2017 werden 264 vestigingen van 244 unieke ondernemingen opgevraagd bij de RSZ; 73 ondernemingen werden via een bevraging gecontacteerd. Voor de huidige meting hebben we 335 ondernemingen in het vizier. Hiervan konden meer ondernemingen via het vestigingsnummer opgevraagd worden; zodat slechts een minderheid moest bevragd worden. In totaal werden er 318 vestigingen van 287 unieke ondernemingen via RSZ opgevraagd en aangeleverd; 48 -veelal kleine- ondernemingen konden niet teruggevonden worden via de RSZ; hiervan werden er 13 bijgeschat op basis van een bevraging of jaarrekeninggegevens⁴. Net zoals bij de vorige meting kon de tewerkstelling in enkele buitenlandse luchtvaartmaatschappijen onvoldoende in kaart gebracht worden met de data-aanvraag en de bevraging. Deze worden bijgeschat met 3 VTE per luchtvaartmaatschappij⁵.

Sectorindeling

De activiteiten en sectoren op de luchthaven kunnen in theorie op verschillende manieren ingedeeld en gerapporteerd worden. In deze studie hanteren we de indeling die gebruikt wordt in de economische rapporten van de Nationale Bank van België (NBB). De onderstaande figuur verduidelijkt deze aanpak.

Figuur 1.2 Indeling van de luchtvervoer- en de luchthavengerelateerde cluster



Bron: NBB (Kupfer & Lagneaux, 2009)

In deze indeling onderscheidt men allereerst de activiteiten van de luchtvaartcluster zelf. Deze omvat alle activiteiten op de luchthavens die de luchtvaart faciliteren en organiseren; maar heeft ook een

⁴ 20 ondernemingen konden niet teruggevonden worden bij de RSZ of hadden in totaal minder dan 10 werknemers.

⁵ Het gaat in totaal over 16 ondernemingen.

meer algemene, nationale component, namelijk deze activiteiten binnen de luchtvaart- en transportsector die buiten de luchthavens gesitueerd zijn. De luchthavengebonden activiteiten, vervolgens, zijn alle bedrijven en diensten die de facto aanwezig zijn op de luchthaven. Uit de kruising van bovenstaande categorieën kan men opnieuw twee clusters onderscheiden. Zo zijn er de activiteiten van de luchtvaartcluster op de luchthaven - alle economische activiteiten die eigen zijn aan of noodzakelijk zijn voor de luchthaven en het luchtvervoer. Daarnaast onderscheidt men de andere luchthavengebonden activiteiten. Dit zijn de diensten en activiteiten die de luchthaveninfrastructuur- en terreinen gebruiken en/of die de luchtvervoersactiviteiten ondersteunen. Voorbeelden zijn onder meer logistieke activiteiten (vervoer en opslag), horeca, retail, personenvervoer (spoorwegen, taxiondernemingen, ...). Het is duidelijk dat deze arbeidsmarktstudie zich beroept op de twee clusters binnen de luchthavengebonden diensten en activiteiten: de luchtvaartcluster die actief is op Brussels Airport en de andere luchthavengebonden activiteiten op de luchthaven. Zoals eerder werd aangegeven, werden enkele bedrijven die net buiten het luchthavengebied lagen toch opgenomen in de studie, dit doordat er een duidelijke link was met de luchthaven en met de werking van Aviato.

Wat de NACE-classificatie betreft, beroepen we ons in hoofdzaak op de sectorindeling die via de RSZ-cijfers gerapporteerd wordt (NACE-code). Het is duidelijk dat dit een goede (eerste) indicatie geeft van de activiteiten van elke onderneming. In sommige gevallen is deze indeling echter te algemeen, onvoldoende specifiek of foutief gedefinieerd, en niet relevant voor de directe meting. Om deze reden voerden we –in tegenstelling tot in de eerste meting- samen met Aviato een controle van deze via RSZ opgevraagde NACE-sectoren door en pasten we deze waar nodig aan. Bijkomend werd de sector beveiliging en industriële reiniging gesplitst in twee subsectoren. Ook dit vereenvoudigt niet de vergelijking met het eerste trendrapport; mogelijke verschillen door deze nieuwe indeling zullen dan ook worden aangeven.

De NACE-sectorclassificatie wordt voor de twee clusters opnieuw in verschillende categorieën ingedeeld die relevant zijn voor de luchthavenactiviteit. Tabel b1.1 en Tabel b1.2 uit de bijlage tonen deze verdeling. Ten opzichte van de eerste meting splitsen we de sector beveiliging en industriële reiniging in twee aparte subsectoren.

1.2 Indirecte tewerkstelling

In dit nieuwe rapport presenteren we -naast een meting van de directe tewerkstelling- een inschatting van de indirecte tewerkstelling van Brussels Airport. Dit is enerzijds de tewerkstelling die ontstaat bij de toeleveranciers van de luchthaven (achterwaartse effecten, opwaarts in de productieketen) en betreft anderzijds deze jobs die gegenereerd worden door de aanwezigheid van de luchthaven (de voorwaartse effecten, neerwaarts in de keten). We volgen hierbij de concepten en de methodologische principes die we in een eerste rapport presenteerden (zie Vandekerkhove, Goesaert & Struyven, 2020). We opteren om gebruik te maken van de multiplicatoren die we in dit rapport berekenden - namelijk de verhouding tussen de indirecte en directe tewerkstelling-, in plaats van een nieuwe berekening van deze achterwaartse en voorwaartse effecten uit te voeren. In wat volgt duiden we kort de definities en de vormen van indirecte tewerkstelling die we in dit rapport zullen gebruiken. Meer details over de specifieke berekeningswijze kunnen in het eerdere rapport worden teruggevonden (Vandekerkhove, Goesaert & Struyven, 2020).

1.2.1 Achterwaartse tewerkstelling

Een eerste indirecte impact van de luchthaven betreft de indirecte achterwaartse effecten, hier uitgedrukt in jobs. We bedoelen hiermee deze tewerkstelling die ontstaat bij de toeleveranciers van

de luchthaven, opwaarts in de productieketen. Dit soort tewerkstelling is veelal een schatting op basis van generieke, *top down* gedefinieerde verbanden tussen sectoren en hun toeleveranciers. De reden hiervoor is dat gedetailleerde gegevens over individuele leveranciers van bedrijven of sectoren vaak niet beschikbaar zijn, zodat een inschatting van de tewerkstelling niet *bottom-up* kan opgebouwd worden. Bovendien is de bepaling van de indirecte tewerkstelling niet noodzakelijk beperkt tot de onmiddellijke toeleveranciers, maar kunnen ook de leveranciers van deze toeleveranciers, en de leveranciers hiervan, ... tot een oneindig aantal niveaus meegeteld worden.

Het ruimere, *top down* inzicht in het toeleveringsnetwerk van sectoren kan verkregen worden vanuit zogenaamde input-outputtabellen (IOT). Deze tabellen omvatten gedetailleerde informatie over de productie in de Belgische economie en de hieruit resulterende transacties in producten; en leggen de structuur van de productie(kosten) en de goederen- en dienstenstromen in België en met het buitenland bloot. Het Federaal Planbureau stelt elke vijf jaar een nieuwe raming van deze IOT op voor België. De indirecte tewerkstelling kan vervolgens op basis van de inputs (of ook outputs) van een sector worden berekend, dit is de zogenaamde analyse met technische coëfficiënten. Deze oefening veronderstelt een omzetting van de productie in een sector (in euro) naar een hoeveelheid jobs. Net zoals bij de directe tewerkstelling baseerden we ons voor deze omzetting op RSZ-gegevens van loontrekkenden. Deze bron bevat echter niet de tewerkstelling van zelfstandigen. We voegen dan ook een correctiefactor toe die rekening houdt met de impact van de inclusie van zelfstandigen in de binnenlandse tewerkstelling; dit om onder meer de vergelijkbaarheid met de eerdere rapporten van de NBB te garanderen. In dit rapport zullen we de multiplicatoren hanteren die in een eerste meting werden bepaald, namelijk voor de indirecte tewerkstelling van 2017. Deze ligt tussen 0,76 en 0,90: voor 1 directe jobs zijn er tot 0,90 jobs achterwaartse jobs in de keten. Meer informatie kan gevonden worden in Vanderkerkhove, Goesaert & Struyven (2020).

1.2.2 Voorwaartse tewerkstelling

De indirecte voorwaartse impact (of katalytische effecten) zijn de bredere economische effecten die gegenereerd worden door de aanwezigheid van Brussels Airport. Het zijn effecten die ontstaan als een afgeleide van de directe effecten. Het betreft immers de economische bijdrage van deze activiteiten die mogelijk gemaakt worden dankzij de aanwezigheid van de luchthaven en het aangeboden verbindingennetwerk. In deze meting richten we de blik op de voorwaartse tewerkstelling, het aantal jobs dat voorwaarts in de keten gegenereerd worden.

Uit de literatuur blijkt dat de luchthaven een belangrijke vestigingsplaatsfactor is voor bedrijven. Er is een duidelijke relatie tussen de netwerkqualiteit die een luchthaven biedt en de economische ontwikkeling van een regio (Decisio, 2015). De omvang van dit bredere economische belang gerelateerd aan Brussels Airport is echter moeilijk exact te bepalen. De aanwezigheid van een luchthaven is voor bedrijven immers slechts één van vele vestigingsplaatsfactoren, waarvoor zelfs individuele bedrijven vaak niet eenvoudig kunnen aangeven hoe belangrijk een bepaalde factor is ten opzichte van een andere. Verder is ook de causaliteit niet eenduidig vast te stellen: groeit de regionale economie als gevolg van een beter luchthavennetwerk, of leidt de economische ontwikkeling van een regio tot meer vliegbewegingen? Daar komt nog bij dat er geen *counterfactual* (een vergelijkbare situatie zonder de aanwezigheid van een luchthaven) is. Indien de luchthaven er niet zou zijn, is het aannemelijk dat er alternatieven worden opgestart om internationaal reizen te faciliteren. Het isoleren van het belang van de luchthaven in dit vestigingsklimaat (en dus het bepalen van de indirecte voorwaartse effecten) is daarom een lastige opgave.

In de literatuur zijn er *grosso modo* twee benaderingen te vinden voor de kwantificering van deze voorwaartse effecten. Een eerste benadering bekijkt dit vraagstuk *top down*, waarbij de verbanden

tussen luchtvaartactiviteit en (regionale) economische ontwikkeling geschat worden op basis van de onderliggende gegevens van meerdere luchthavens, corrigerend voor andere factoren die hierop een invloed hebben. Deze benadering levert generieke kengetallen op die een indicatie geven van de mate waarin de groei van luchtverkeer leidt tot of samengaat met een toename van regionaal-economische grootheden, bv. de vestiging van hoofdkantoren of binnenlandse investeringen (Burghouwt, Lieshout & van Spijker, 2017). We kiezen ervoor om deze *top down* benadering in deze studie niet toe te passen. Het is namelijk niet duidelijk in welke mate de generieke kengetallen (geschat en geldend voor verschillende luchthavens) toepasbaar zijn op de situatie van Brussels Airport. Het risico op dubbeltellingen is in deze context groot en ook de richting van de causaliteit van de schatting is niet voor elke studie helder te krijgen.

We opteren voor een *bottom up* benadering, waarbij de analyse eerder sectorspecifiek en partieel wordt opgebouwd. Deze benadering vertrekt van een selectie sectoren waarvoor de luchthaven een belangrijke vestigingsplaatsfactor vormt en die voor hun activiteiten dan ook intensief gebruik maken van de luchthaven. In de literatuur worden in hoofdzaak vier sectoren genoemd (Canoy et al., 2000). Het zijn deze sectoren die ook in de meting werden opgenomen. Voor meer details over de exacte berekeningswijze verwijzen we naar Vandekerkhove, Goesaert & Struyven (2020). We onderscheiden hierbij:

1. De toeristische sector

Laagere gegeneraliseerde reiskosten en een groot vliegaanbod bevorderen de aantrekkingskracht om met het vliegtuig naar een bestemming te vliegen.

2. Internationale congressen

Vanwege hun grote, internationale deelnemersaantallen worden deze congressen veelal in steden georganiseerd met een goed internationaal luchtvaartnetwerk.

3. Europese distributiecentra (EDCs)

Vele Europese distributiecentra distribueren hun lading via luchtvervoer naar de rest van de wereld.

4. Europese hoofdkantoren (EHQs)

Europese hoofdkantoren staan in voor de coördinatie van bedrijfsvestigingen die overal in Europa kunnen gelokaliseerd zijn. Een snelle bereikbaarheid is voor dit soort ondernemingen dan ook onontbeerlijk.

We wijzen tot slot op enkele aandachtspunten. De hierboven weergegeven benadering is in zekere zin restrictief, aangezien de focus ligt op een selectie van sectoren die in sterke mate aan de aanwezigheid van een luchthaven kunnen worden gelinkt⁶. Tegelijk kan er sprake zijn van een overschatting. Het is immers niet voor elk EDC of EHQ in de geanalyseerde impactregio hard te maken dat ze effectief gebruik maakt van de luchthaven. Bovendien geldt dat de luchthaven voor deze ondernemingen slechts één van de vele vestigingsplaatsfactoren is. Het effect van enkel de luchthaven valt hier onmogelijk uit te filteren. De cijfers zijn dus zeker indicatief voor de impact van de luchthaven, maar een echt één-op-één verband is moeilijk te bepalen. In wat volgt gebruiken we de verhouding tussen de directe tewerkstelling en de tewerkstelling in deze vier sectoren in 2018 als multiplier, om een inschatting te krijgen van de voorwaartse tewerkstelling in 2022. Voor de 4 sectoren bedraagt deze multiplicator opgeteld 0,94.

⁶ Zo kijken we bijvoorbeeld niet naar de effecten van de farmaceutische cargo hub op Brussels Airport.

2 | Overzicht directe tewerkstelling

In dit deel van het rapport schetsen we een eerste beeld van de volledige directe tewerkstelling op de luchthaven, dit is voor zowel de luchtvaartcluster, de luchthavengebonden activiteiten alsook de business cluster. Daarbij wordt gekeken naar een evolutie van het aantal werknemers en het bijhorende aantal voltijdse equivalenten (VTE) over de vier kwartalen van 2022. Deze tewerkstelling wordt verder uitgesplitst naar enkele belangrijke persoons- en jobkenmerken, met name geslacht, leeftijd, arbeidsregime, statuut en woonplaats.⁷

Tabel 2-1 Evolutie van de tewerkstelling op de luchthaven in aantal werknemers (#, 2017, 2018 en 2022)

Kwartaal	2022		2018		2017	
	# WN	VTE	# WN	VTE	# WN	VTE
Q1	28.105	23.285	24.750	20.407	22.544	18.735
Q2	28.720	23.825	25.518	20.958	23.122	19.202
Q3	29.512	24.310	26.398	21.536	23.664	19.390
Q4	29.835	25.493	26.355	21.905	23.836	19.739

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

Tabel 2.1 geeft een beeld van de totale tewerkstelling op Brussels Airport, opgesplitst naar aantal werknemers en voltijdse equivalenten, waarbij we ook de cijfers voor 2017 en 2018 opnieuw opnemen⁸. Over de vier kwartalen van 2022 zien we een stijging van zowel het aantal werknemers als het totale arbeidsvolume. Eind 2022 observeren we 29.835 jobs op en rond de luchthaven, wat een groei van 25,2% ten opzichte van de situatie eind 2017 betekent. Deze jobs zijn goed voor 25.493 voltijdse equivalenten. De cijfers liggen elk kwartaal hoger dan wat we voor de meting van 2017 en 2018 optekenden. De reden hiervoor is de groei van bestaande ondernemingen (zoals de activiteiten in de business cluster), het beter meten van de tewerkstelling via de RSZ-aanvraag en evenzeer het toevoegen van enkele nieuwe ondernemingen in de buurt van het luchthavengebied. We diepen deze elementen (en hun afzonderlijke impact) verder uit in het volgende hoofdstuk.

In wat volgt leggen we verder de focus op de meest recente cijfers, namelijk het vierde kwartaal van 2022, met als belangrijkste vergelijkingspunt de cijfers van 2017. Van de 29 835 werknemers die we observeren werd ongeveer 95% via de RSZ bevestigd (wat meer is ten opzichte van de vorige meting, namelijk 85%). Het overige deel werd ontvangen via bevestigingen of andere bronnen (bijschattingen, jaarrekeningen,...). Net zoals bij de vorige meting maken we hierbij een onderscheid tussen een meer gedetailleerde bevestiging (met oog voor de diverse profielkenmerken) en een korte bevestiging, waarbij we enkel zicht hebben op de totalen. De persoonskenmerken die we verder gebruiken in dit rapport beslaan -na deze toevoeging- een 98% van de populatie. Tabel 2.2 biedt een overzicht van de profielkenmerken die we op deze manier in kaart kunnen brengen.

⁷ Tenzij anders vermeld zijn de cijfers steeds inclusief de activiteiten in de business cluster.

⁸ Zie hiervoor Vandekerkhove, Goesaert & Struyven (2019, 2020)

Tabel 2-2 Bronnen van data voor de tewerkstelling op de luchthaven in 2022 naar persoonskenmerken (# & %, 2022, Q4)

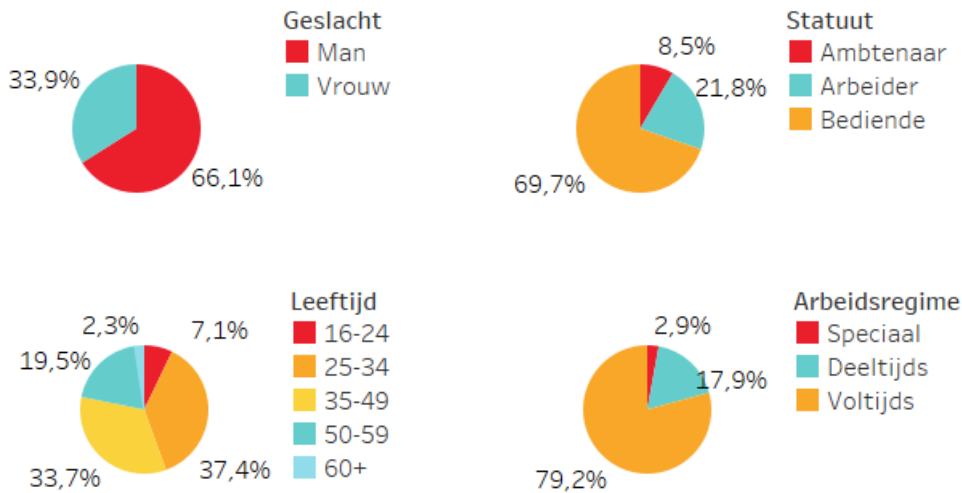
	Werknemers 2022		Persoonskenmerken				
	#	%	Geslacht	Leeftijd	Arbeidsregime	Statuut	Woonplaats
RSZ	28 376	95,1	*	*	*	*	*
Lange bevraging	841	2,8	*	*	*	*	*
Korte bevraging + bijschatting	618	2,0					
Totaal	29 835	100,0	98,0%	98,0%	98,0%	98,0%	98,0%

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

2.1 Overzicht van het profiel van de tewerkstelling op de luchthaven

We lichten in figuur 2.1 een eerste overzicht van de profielkenmerken van de tewerkstelling op de luchthaven toe. We beschouwen in dit overzicht geslacht, statuut, leeftijd en arbeidsregime en dit voor de situatie aan het einde van het vierde kwartaal van 2022.

Figuur 2.1 Taartdiagrammen van de tewerkstelling op Brussels Airport naar persoons- en jobkenmerken (% 2022.4)



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

De cijfers volgen in grote lijnen de resultaten van de eerste meting, voor de situatie eind 2017. De verhouding tussen mannen en vrouwen blijft 66% mannelijke werknemers versus 34% vrouwelijke. Deze verhouding is in grote mate sectoraal gedreven en wordt in het volgende hoofdstuk verder toegelicht.

De belangrijkste leeftijdsgroepen blijven de 25 tot 34-jarigen en de 35 tot 49-jarigen, al is het belang van deze laatste groep licht gedaald. Qua leeftijd wijkt het beeld op de luchthaven af van dat binnen het Vlaams Gewest: in het Vlaams Gewest als geheel zien we namelijk een relatief gelijke verdeling van de vijf leeftijdsgroepen.

We observeren in deze meting eenzelfde belang van bedienden als in de meting van 2017, namelijk 70%, en een iets hoger aandeel ambtenaren (8,5% versus 5%). Het bovengemiddelde aandeel aan bediendestatuten wordt gedreven door enkele sectoren en clusters op de luchthaven (zoals de luchthavenuitbater, maar ook de aanwezigheid van de business cluster). Een eerste verklaring voor het toegenomen belang van ambtenarenstatuten is de betere kwaliteit van de dataverzameling, met meer werknemers (uit de publieke sector) die we via de RSZ of de lange bevraging hebben verkregen. In een volgend hoofdstuk gaan we dieper in op de mogelijke sectorale verschillen of evoluties.

Het beeld van het arbeidsregime op de luchthaven is overwegend voltijds: eind 2022 werkten 79% van de werknemers in een voltijds arbeidsregime. Dit is een stijging ten opzichte van de vorige meting (72%) en ligt opnieuw boven het aandeel voor voltijdse jobs in het Vlaams Gewest (59%). Het belang van deeltijdse en speciale contracten⁹ is gedaald ten opzichte van de vorige meting (toen respectievelijk 24 en 5%). Opnieuw zijn deze cijfers sterk bepaald door de aanwezigheid van bepaalde activiteiten op de luchthaven. Het volgende hoofdstuk licht dit verder toe en zal ook nagaan in welke mate er binnen sectoren een beweging naar meer voltijdse regimes is opgetreden.

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

Tabel 2.3 geeft een beeld van de tewerkstelling op de luchthaven naar de woonplaats van de werknemers. Zowel het gewest als de onderliggende provincies zijn weergegeven.

Tabel 2-3 Tewerkstelling op de luchthaven vanuit de gewesten en provincies (# & %, 2022 Q4)

2022 Q4	# WN	%
BHG	5.687	19,7%
Brussel	5.687	19,7%
Vlaams Gewest	19.971	69,1%
Antwerpen	4.679	16,2%
Limburg	1.150	4,0%
Oost-Vlaanderen	2.558	8,8%
Vlaams-Brabant	10.844	37,5%
West-Vlaanderen	740	2,6%
Waals Gewest	3.262	11,3%
Henegouwen	1.030	3,6%
Luik	796	2,8%
Luxemburg	44	0,2%
Namen	331	1,1%
Waals-Brabant	1.061	3,7%
Totaal	28.920	100%

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

Van de 28 920 werknemers -met woonplaats in België en waarvan deze bekend is- komen er 19 971 (69,1%) uit het Vlaams Gewest. Dat maakt het Vlaams Gewest -net zoals in de meting voor 2017 en 2018- het gewest dat het best vertegenwoordigd is in de tewerkstelling, voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (19,7%) en het Waals Gewest (11,3%). Vergeleken met de eerste meting zijn er globaal meer werknemers, en dit ook voor de drie gewesten. De stijging is het meest uitgesproken

⁹ Met speciale contracten worden uitzendcontracten en andere kortlopende contracten (bv. seizoensgebonden arbeid) bedoeld.

voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: hier observeren we ongeveer 2 000 bijkomende werknemers in 2022, ten opzichte van 2017, waardoor het belang van de Brusselse werknemers in de totale tewerkstelling stijgt tot 19,7%, vergeleken met 15,7% in 2017 (en 17,8% in 2018). Het aandeel voor werknemers uit het Waals Gewest blijft stabiel; waardoor er dus in verhouding minder werknemers uit het Vlaams Gewest werken op de luchthaven (69,1% tegenover 73,9% in 2017).

Het relatieve belang van de verschillende provincies in de totale tewerkstelling blijft gelijkaardig aan dat van de eerste meting: Het belang van de provincies Vlaams-Brabant en ook Antwerpen is licht afgenomen, dit ten voordele van Brussel. Het grootste aandeel werknemers is afkomstig uit Vlaams-Brabant, namelijk 10 844 werknemers of 37,5% van het totaal. Brussel komt in deze meting echter op de tweede plaats, net als in 2018, gevolgd door de provincie Antwerpen. Voor de meting in 2017 stond Antwerpen op de tweede plaats.

We besluiten deze sectie met figuur 2.2. Deze geeft een visuele weergave van de spreiding van de tewerkstelling op gemeenteniveau (NIS-code). Het absolute belang van Vlaams-Brabant (en de omgeving van de luchthaven), het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en -binnen de provincie Antwerpen- de steden Antwerpen en Mechelen blijkt hier duidelijk uit.

2.3 Schatting indirecte tewerkstelling

In een laatste oefening binnen dit hoofdstuk geven we een schatting van de indirecte tewerkstelling die door de luchthaven en het luchthavenproduct wordt gegenereerd. We onderscheiden hierbij de effecten achterwaarts in de keten (bij de toeleveranciers van de luchthaven) en voorwaarts, de activiteiten die net mogelijk gemaakt of gegenereerd worden door de aanwezigheid van de luchthaven. We beroepen ons hierbij op de multiplicatoren die in een eerste meting berekend werden voor Brussels Airport (Vandekerkhove, Goesaert & Struyven, 2020). Samenvattend schatten we de omvang van beide effecten op een 55 000 jobs.

Achterwaartse tewerkstelling

Wat de achterwaartse effecten betreft kunnen we de directe tewerkstelling linken aan 22 675 indirecte loontrekkende jobs, opwaarts in de keten of 26 852 jobs, indien we ook de jobs bij zelfstandigen meerekenen. Voor elke directe job zien we zo tot 0,9 jobs achterwaarts bij de toeleveranciers van het luchthavenproduct.

Tabel 2-4 **Overzicht van de indirecte achterwaartse tewerkstelling in 2022, met en zonder correctiefactor voor zelfstandigen (#, 2022)**

	Indirecte tewerkstelling	Directe tewerkstelling	Verhouding
Zonder correctiefactor zelfstandigen	22.675	29.835	0,76
Met correctiefactor voor zelfstandigen	26.852	29.835	0,90

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

Voorwaartse tewerkstelling

De aanpak voor de inschatting van de voorwaartse tewerkstelling werd in het vorige hoofdstuk reeds toegelicht: er wordt een *bottom up* aanpak gehanteerd, waarbij we de omvang van enkele specifieke activiteiten en sectoren in beeld brengen: (internationaal) toerisme, internationale congressen, Europese distributiecentra en Europese hoofdkantoren. Zoals eerder werd aangegeven is deze aanpak restrictief, aangezien we slechts enkele activiteiten selecteren met een duidelijke link met de

luchthaven; en tegelijk een overschatting, aangezien de aanwezigheid van de luchthaven maar één van de (vestigings)factoren is voor de aanwezigheid van deze activiteiten. De cijfers zijn dus eerder indicatief voor de omvang van de voorwaartse, katalytische effecten. Gebruikmakend van de verhouding tussen de voorwaartse en de directe tewerkstelling in 2018 vinden we -voor de situatie eind 2022- een inschatting van 28 045 jobs voorwaarts in de keten, specifiek bij deze vier activiteiten en sectoren. Voor elke directe job gaan we met andere woorden uit van 0,94 jobs voorwaarts in de keten¹⁰.

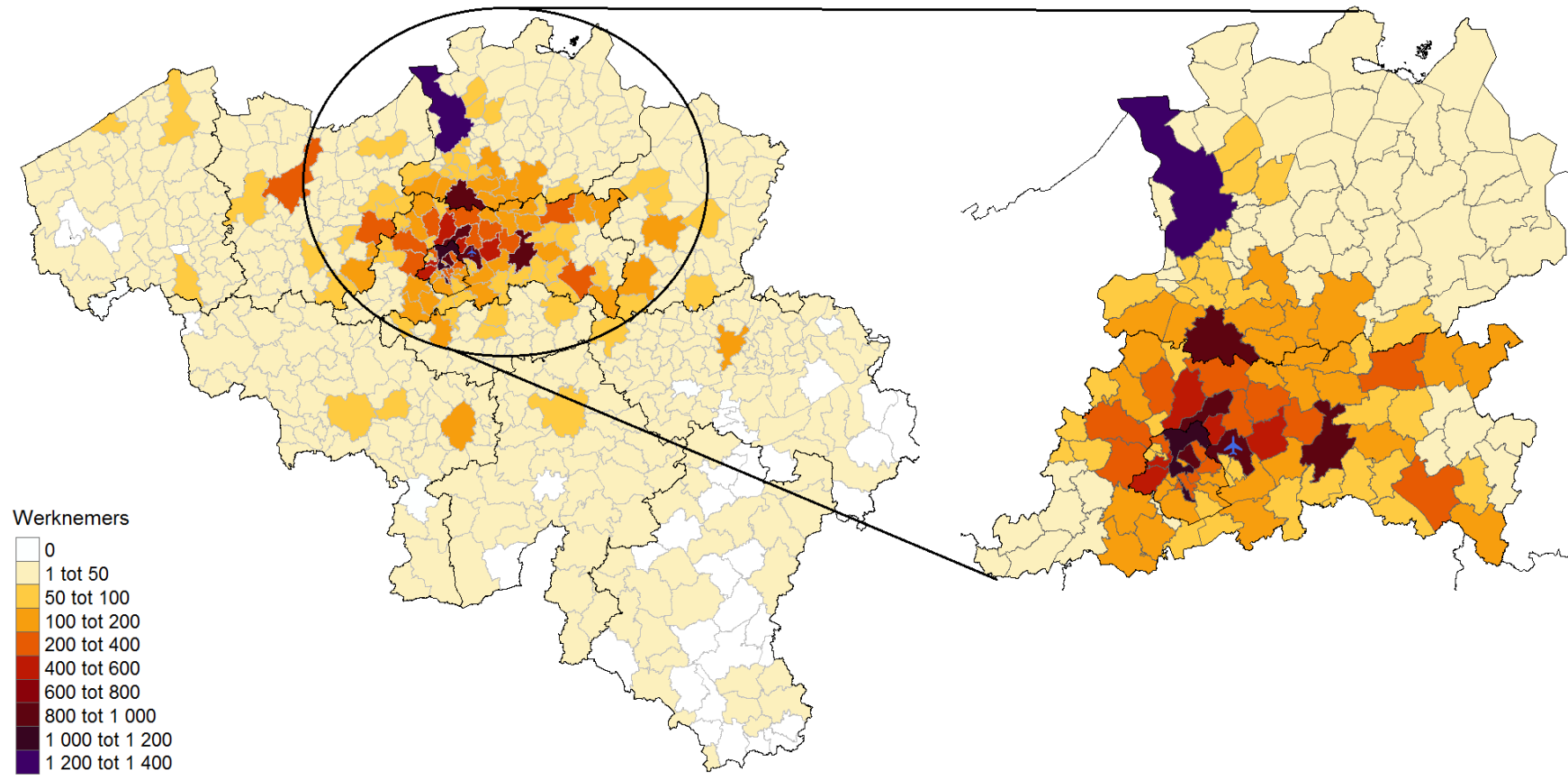
Tabel 2-5 Overzicht van de indirecte voorwaartse tewerkstelling in 2022

	Indirecte tewerkstelling	Directe tewerkstelling	Verhouding
Zonder correctiefactor	28 045	29.835	0,94

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

¹⁰ De berekening van de voorwaartse effecten gaat uit van een andere berekeningswijze; wat betekent dat we geen onderscheid maken tussen de tewerkstelling met en zonder zelfstandigen.

Figuur 2.2. Spreiding van de tewerkstelling op gemeenteniveau(% , 2022.4)



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

3 | Socio-economische analyse van de tewerkstelling per luchthavensector

We diepen in deze sectie het algemeen beeld uit het voorgaande hoofdstuk verder uit met een analyse naar de verschillende luchthavensectoren. Een eerste sectie gaat in op het aantal werknemers en het bijbehorend aantal VTE, en dit per luchthavencluster. We beschouwen hierna ook de spreiding van de tewerkstelling naar grootte van de vestigingen op de luchthaven. Vervolgens duiden we de tewerkstelling naar paritair comité van de werknemer. Tot slot volgt opnieuw een analyse naar de verschillende persoons- en jobkenmerken, maar dan per sector bekeken.

3.1 Directe tewerkstelling op de luchthaven per sector

Tabel 3.1 geeft het aantal werknemers voor de tewerkstelling op de luchthaven op het einde van het laatste kwartaal van 2022 en, ter vergelijking, op het einde van 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 sectorindeling baseren we ons op de classificatie in de rapporten van de Nationale Bank van België (NBB)¹¹. Daarnaast -en net zoals in de vorige meting- onderscheiden we nog een derde cluster, namelijk de business cluster van bedrijven, die zich omwille van multimodale bereikbaarheid op het luchthavengebied vestigen, zonder noodzakelijk direct in relatie te staan met de luchthavenactiviteiten.

Net zoals in 2017 vormen de luchthavengebonden activiteiten de belangrijkste cluster op (en rond) de luchthaven, met 14 862 werknemers (of 49,8% van het geheel). De belangrijkste subsectoren in deze cluster hebben betrekking tot de diverse logistieke activiteiten: postertijen en koeriers (3 420 werknemers, of 11,5%), vrachtverwerking en opslag (3 120 werknemers, of 10,5%) met daarbij ook goederenvervoer over land (304 werknemers, of ongeveer 1% van het aantal werknemers die we identificeren). Daarnaast vormen ook de publieke diensten een belangrijke subsector in de luchthavengebonden activiteiten, met 2 561 werknemers (of 8,6% van het aantal werknemers). Horeca en beveiligingsactiviteiten stellen beide ongeveer 1 500 personen tewerk, wat overeenkomt met een 5% van het totaal aantal werknemers.

De tweede belangrijkste cluster die we identificeren is de luchtvaartcluster. Deze omvat enkel de sectoren die specifiek zijn voor de luchthaven en dus buiten de luchthaven niet of nauwelijks voorkomen. We tellen hier 9 387 werknemers, of 31,4% van het aantal werknemers op de luchthaven. In deze cluster wordt de grootste tewerkstelling toebedeeld aan de activiteiten vervoer door de lucht, namelijk de luchtvaartmaatschappijen die actief zijn op de luchthaven (4 223 werknemers, of 14,2%), bouwen en herstellen van vliegtuigen (2 061 werknemers, of 6,9% van het geheel) en de afhandelaars (met 1 521 werknemers, of 5,1%). Verder vinden we in deze cluster de luchthavenuitbater (959 werknemers), de reisbureaus en een selectie van overige, luchtvervoerondersteunende activiteiten (484 werknemers).

¹¹ In de bijlage voegen we een overzicht toe van de verschillende NACE-activiteiten binnen elke sector.

De business cluster, tot slot, telt 5 586 werknemers. Dit komt overeen met ongeveer 19% van het totaal aantal werknemers die we in (en rond) het luchthavengebied identificeren.

Tabel 3-1 Aantal werknemers per luchthavensector (# en %, 2022.4 vs 2017.4)

		Q4 2022		Q4 2017	
		# WN	% WN	# WN	% WN
Luchtvaartcluster	Vervoer door de lucht	4.223	14,2%	4.531	19,0%
	Reisbureaus en reisorganisatoren	139	0,5%	161	0,7%
	Luchthavenuitbater	959	3,2%	823	3,5%
	Afhandelaars	1.521	5,1%	2.075	8,7%
	Bouwen en herstellen van vliegtuigen	2.061	6,9%	1.072	4,5%
	Andere luchtvervoerondersteunende activiteiten	484	1,6%	902	3,8%
	<i>Totaal</i>	<i>9.387</i>	<i>31,5%</i>	<i>9.564</i>	<i>40,1%</i>
Luchthavengebonden activiteiten	Personenvervoer over land	276	0,9%	430	1,8%
	Goederenvervoer over land	304	1,0%	291	1,2%
	Vrachtverwerking en opslag	3.120	10,5%	2.268	9,5%
	Posterijen en koeriers	3.420	11,5%	2.276	9,6%
	Beveiliging	1.433	4,8%	1.450	6,1%
	Industriële reiniging	139	0,5%	197	0,8%
	Handel	544	1,8%	574	2,4%
	Horeca	1.545	5,2%	1.255	5,3%
	Overige diensten	457	1,5%	438	1,8%
	Overige industrieën	196	0,7%	69	0,3%
	Publieke diensten	2.561	8,6%	1.588	6,7%
	Uitzendkantoren	867	2,9%	1.171	4,9%
	<i>Totaal</i>	<i>14.862</i>	<i>49,8%</i>	<i>12.007</i>	<i>50,4%</i>
Business cluster		5.586	18,7%	2.265	9,5%
Totaal		29.835	100,0%	23.836	100,0%

* Deels gebaseerd op NACE-indeling, deels luchthavenspecifieke indeling.
Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

We maken vervolgens de vergelijking met de laatst gepubliceerde cijfers voor 2017. Zoals in het eerste hoofdstuk werd aangegeven zijn in dit rapport enkele methodologische aanpassingen doorgevoerd. Enkele ondernemingen werden toegevoegd of in een andere sector ondergebracht, wat uiteraard gevolgen heeft voor de omvang van de tewerkstelling van deze subsectoren en de vergelijkbaarheid met de voorgaande periodes.

Wat de luchtvaartcluster betreft valt de stijging van ongeveer 1 000 bijkomende werknemers in de sector bouwen en herstellen van vliegtuigen op: de toename wordt voornamelijk verklaard door de toevoeging van zowel ASCO als SABCA ten opzichte van de eerste meting (respectievelijk 2/3 en 1/3 van de stijging). Het betreft twee bedrijven die zich buiten de luchthaven situeren, maar omwille van hun activiteiten (respectievelijk vliegtuigonderdelen en -onderhoud) een duidelijke link hebben met de luchthaven. Wat de andere luchtvervoerondersteunende activiteiten betreft in deze cluster observeren we een 400 werknemers minder: enkele ondernemingen werden dan wel nieuw ondergebracht in deze sector, omwille van hun sterke link met de cluster -zoals de fuelingdiensten op de luchthaven, ADB Safegate (bebakening landingsbaan) en Panasonic (beeldschermen vliegtuigen)-; tegelijk werd Skeyes (met ongeveer 650 werknemers) niet meer in deze subsector ondergebracht,

maar bij de *publieke diensten* ingedeeld. Het is deze aanpassing die in sterke mate de evolutie binnen deze subsector bepaalt. De omvang van de overige sectoren in deze cluster (vervoer door de lucht en de afhandelaars) geven aan dat activiteiten op de luchthaven dan wel herstellende zijn, maar nog niet op het niveau van 2017. Bovenstaande evoluties en verschuivingen maken dat de cluster in zijn geheel een lichte krimp kent ten opzichte van 2017¹².

Binnen de overige luchthavengebonden activiteiten observeren we meer tewerkstelling binnen de horeca ten opzichte van de cijfers voor 2017, dit door de toevoeging van enkele hotels die net buiten het luchthavengebied gelegen zijn, maar sterk gericht zijn op de luchthaven. De stijging is ongeveer gelijk aan de omvang van deze hotels; wat betekent dat het belang van de overige activiteiten in deze subsector (catering, voeding) gelijkaardig is aan het niveau van 2017. Wat de publieke diensten betreft observeren we een toename van ongeveer 1 000 jobs. Hier kan de stijging in tewerkstelling verklaard worden door de verschuiving van de luchtverkeersleiding Skeyes naar deze subsector (ongeveer 660 werknemers in 2022) en de inclusie van de Dienst Vreemdelingenzaken ten opzichte van de eerste meting; ook de federale politie en in mindere mate de douane kennen een groei ten opzichte van 2017. Ook de subsector posten en koeriers kent een opvallende stijging. Hier is er sprake van zowel een sterke groei in tewerkstelling bij één van de bedrijven uit de meting van 2017; daarnaast werd ook een bijkomende koerierdienst van net buiten het luchthavengebied opgenomen (UPS). Elk verklaren ze ongeveer 50% van de toename. Ook bij vrachtverwerking en opslag kunnen we een stijging van het aantal jobs optekenen. Enkele ondernemingen die in 2017 onder goederenvervoer over land werden ondergebracht zijn nu in deze subsector terug te vinden. Toch ligt de stijging voornamelijk aan de komst van nieuwe bedrijven op de luchthaven en de groei van bestaande ondernemingen (onder meer DNATA, Kuehne+Nagel, Expeditors International, Worldwide Flight Services). Wat het personenvervoer over land betreft is er een daling ten opzichte van de meting in 2017, dit door een krimp in de tewerkstelling bij één van de geselecteerde taxiondernemingen. Binnen de subsector van de beveiliging zijn de belangrijkste werkgevers actief gebleven binnen het luchthavengebied. Hier bleef de tewerkstelling stabiel ten opzichte van 2017. Globaal beschouwd kent de cluster een toename van 2 800 jobs ten opzichte van het einde van 2017: er werden enkele nieuwe ondernemingen geselecteerd (hotels, koerierdienst), enkele ondernemingen werden nieuw ondergebracht in de cluster (Skeyes) en tegelijk observeren we een groei bij enkele (grotere) ondernemingen, bv. in de logistieke sector.

De business cluster, tot slot, is in omvang verdubbeld ten opzichte van 2017, dit door de komst van nieuwe ondernemingen op de site sinds de eerste meting in 2017 (onder meer KPMG en Microsoft, die zich in 2018 op de luchthaven vestigden). Ook vergeleken met de cijfers voor 2018 -3 584 werknemers- is de stijging uitgesproken.

We besluiten deze sectie met een overzicht van het aandeel voltijds tewerkgestelde werknemers per cluster en subsector, in tabel 3.2. In de handel, horeca, beveiliging en ook in de uitzendactiviteiten op de luchthaven is het verschil tussen het gepresteerde volume en het aantal tewerkgestelde personen het grootst; in veel andere sectoren zijn beide cijfers vergelijkbaar (Zie hiervoor onder meer de tewerkstelling in de publieke diensten, de vrachtverwerking en opslag, het goederenvervoer over land of bij de airport operator). Ook binnen het vervoer door de lucht en de airport handling ligt de verhouding tussen het gepresteerde volume en het aantal werknemers boven de 80%, wat aangeeft dat de meeste personen niet in een flexibel regime aan de slag zijn, maar veelal voltijds (of 80%).

¹² Dit is met andere woorden inclusief de nieuwe ondernemingen en de verschuivingen naar de andere clusters.

Tabel 3.2 Aantal werknemers en arbeidsvolume (VTE) per luchthavensector (2022.4)

		# WN	VTE
Luchtvaartcluster	Vervoer door de lucht	4.223	3.486
	Reisbureaus en reisorganisatoren	139	119
	Luchthavenuitbater	959	888
	Afhandelaars	1.521	1.227
	Bouwen en herstellen van vliegtuigen	2.061	1.798
	Andere luchtvervoerondersteunende activiteiten	484	451
Luchthavengebonden activiteiten	Personenvervoer over land	276	249
	Goederenvervoer over land	304	275
	Vrachtverwerking en opslag	3.120	2.816
	Posterijen en koeriers	3.420	2.827
	Beveiliging	1.433	1.047
	Industriële reiniging	139	132
	Handel	544	410
	Horeca	1.545	1.202
	Overige diensten	457	431
	Overige industrieën	196	191
	Publieke diensten	2.561	2.413
Business cluster	Uitzendkantoren	867	153
		5.586	5.377
Totaal			

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

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

3.2 Spreiding van de tewerkstelling

Net zoals in het vorige rapport kunnen we stellen dat de meer typische activiteiten op het luchthavengebied (vervoer door de lucht, binnen de luchtvaartcluster; en de logistieke activiteiten en de beveiliging en industriële reiniging in de luchthavengebonden activiteiten) ongeveer de helft van de totale tewerkstelling op de luchthaven uitmaken. Ook in deze meting stellen we vast dat de tewerkstelling op de luchthaven sterk geconcentreerd zit bij een beperkt aantal grotere bedrijven: de tien grootste ondernemingen staan in voor ongeveer 50% van de jobs op en rond het luchthavengebied, wat iets lager ligt dan het cijfer uit 2017 (54%)¹³. De twintig grootste werkgevers staan op hun beurt in voor ongeveer 68% van de jobs op de luchthaven. Beschouwen we de tewerkstelling zonder de business cluster dan dalen deze cijfers tot ongeveer 46% en 67%, wat nog steeds een zekere mate van concentratie aangeeft.

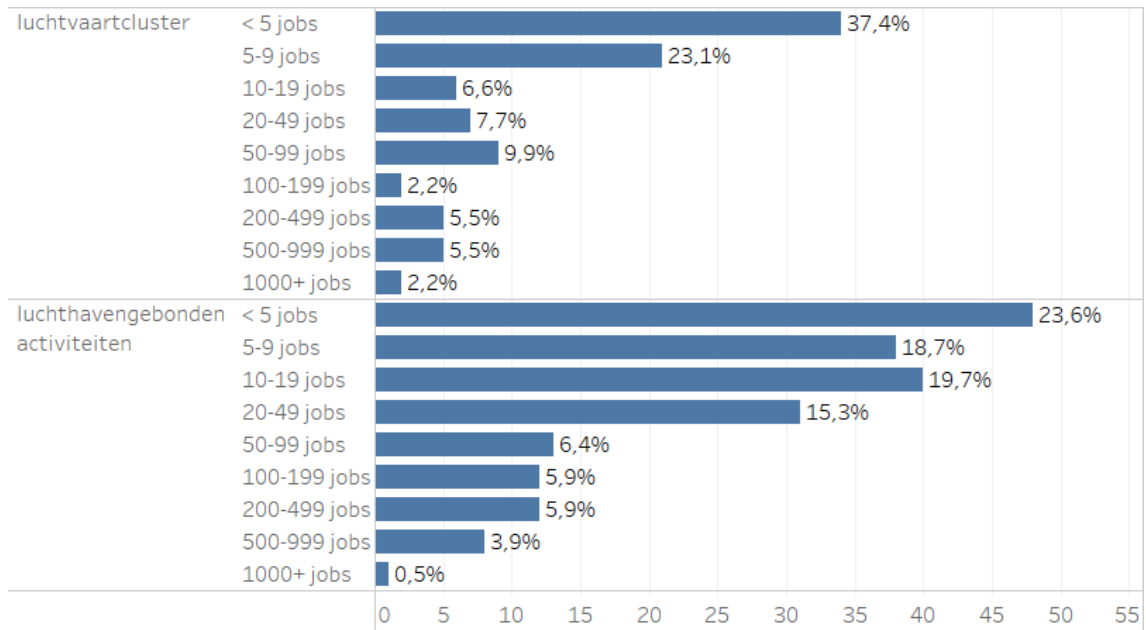
In wat volgt diepen we dit element verder uit en staan we stil bij de grootte van de bedrijven op de luchthaven. We beschouwen hierbij in een eerste stap de omvang van de vestigingen zelf op de luchthaven; uitgesplitst voor de luchtvaartcluster en de luchthavengebonden activiteiten; de grootte van de onderneming waartoe de verschillende vestigingen behoren wordt in de bijlage toegevoegd.¹⁴ Figuur 3.1 en figuur 3.2 vatten deze resultaten samen.

¹³ We tellen hierbij de activiteiten van Deloitte en KPMG als één onderneming, hoewel deze bedrijven met verschillende ondernemingsnummers actief zijn.

¹⁴ Om de analyse te vereenvoudigen bepalen we voor elke vestiging apart de tewerkstellingsgrootte.

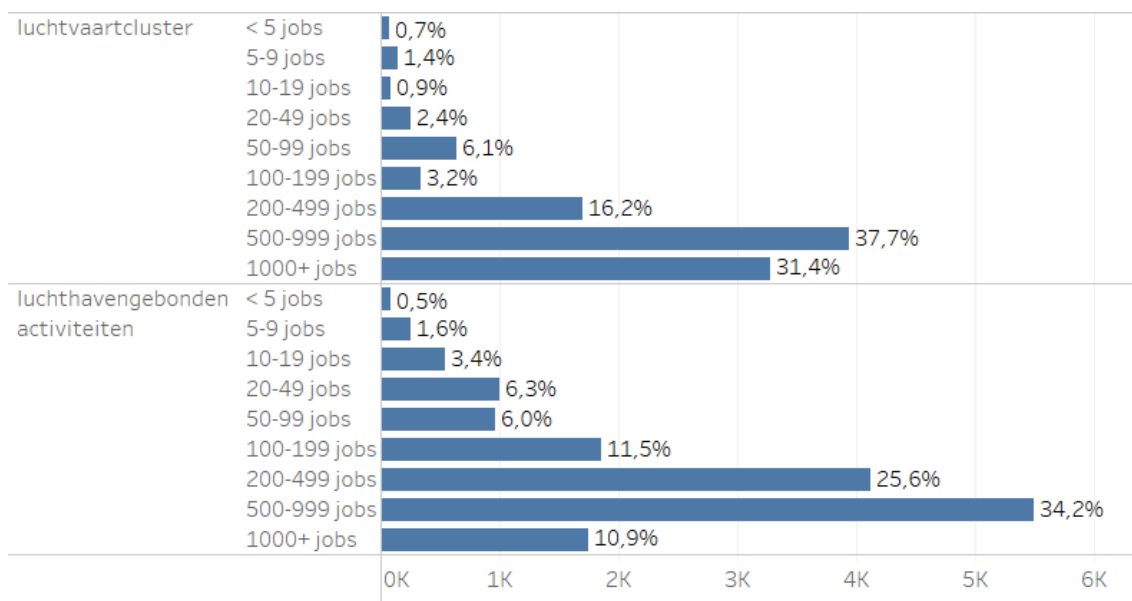
Ongeveer 60% van de vestigingen op de luchthaven in de luchtvaartcluster hebben minder dan 10 personeelsleden. Deze vestigingen vertegenwoordigen ongeveer 2 procent van de tewerkstelling in de cluster. Zeker in de luchtvaartcluster staan enkele grote vestigingen in voor een groot deel van de tewerkstelling: Ongeveer 8% van de vestigingen hebben meer dan 500 werknemers; hier is 69% van de tewerkstelling van de cluster gesitueerd. Binnen de cluster van de luchthavengebonden activiteiten zien we bijkomend meer vestigingen tussen de 10 en de 50 werknemers: 35% van de vestigingen heeft deze omvang; dit komt overeen met een 16,5% van de tewerkstelling. De meeste jobs situeren zich bij de vestigingen met omvang tussen de 200 en 1000 werknemers, of meer dan 1000 werknemers: het betreft hier meer dan 75% van het aantal jobs in deze cluster.

Figuur 3.1 Verdeling van vestigingen naar aantal werknemers (2022.4)



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

Figuur 3.2 Spreiding tewerkstelling naar grootte van de vestiging (2022.4)



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

Indien we rekening houden met de omvang van de hoofdzetel -op ondernemingsniveau, niet de individuele vestigingen- dan wijzigt deze verhouding licht. Zo zullen er met deze meting minder kleine ondernemingen zijn: verschillende vestigingen van eenzelfde groep op de luchthaven worden, indien samengeteld, groter van omvang; kleine ondernemingen kunnen ook tot een grotere groep behoren. Het belang in de totale tewerkstelling van deze kleinere ondernemingen zal dan ook lager liggen dan wat we bij de vestigingen vaststelden. We voegen deze figuren toe in de bijlage (figuren b1.1 en b1.2); voor de drie clusters opgeteld.

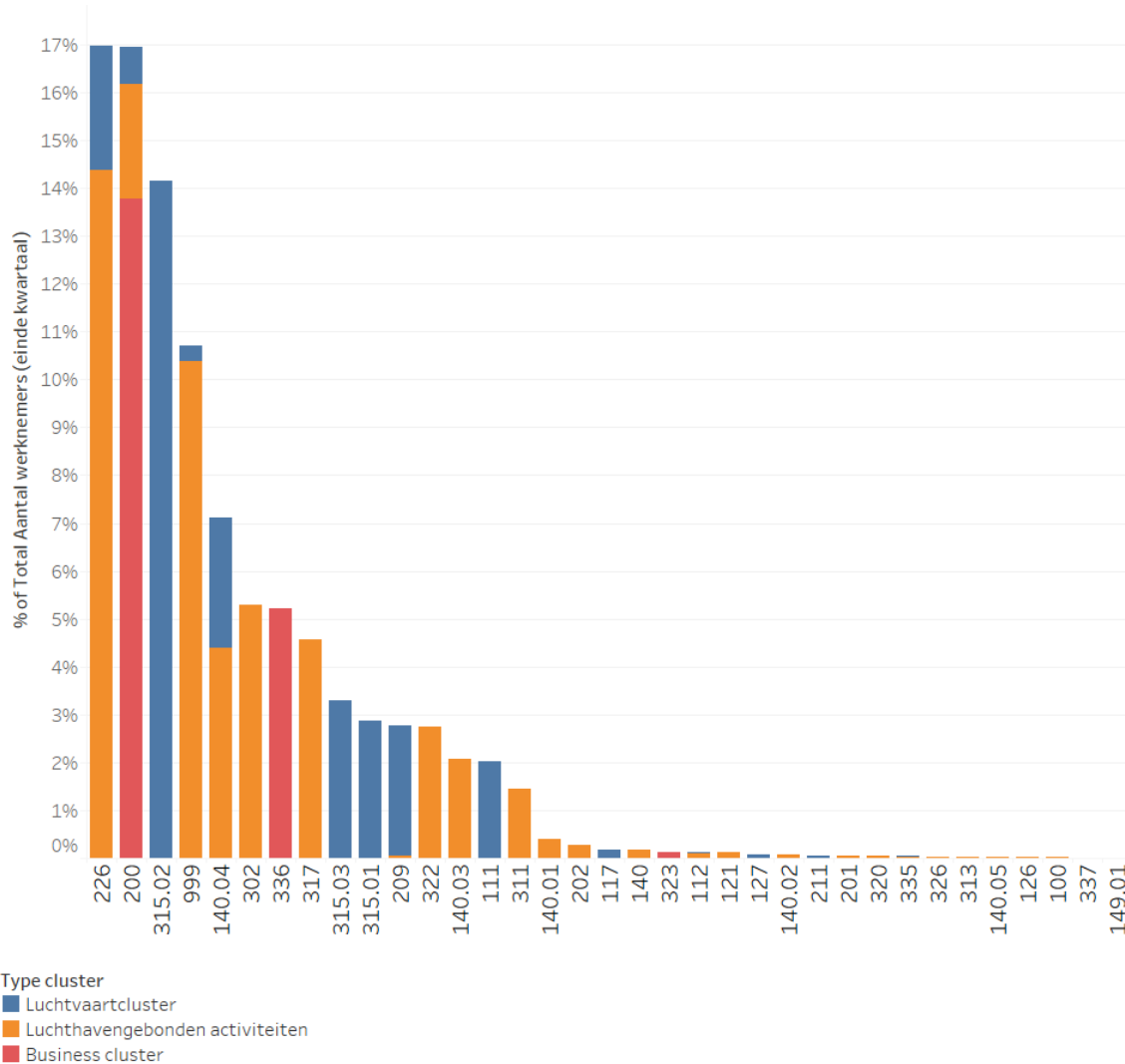
3.3 Directe tewerkstelling naar paritair comité

Figuur 3.3 toont vervolgens de directe tewerkstelling naar paritair comité, dit opnieuw voor het einde van het laatste kwartaal van 2022 en opgesplitst naar het type cluster waarin de werknemer actief is. Voor ongeveer 98% van de werknemers die we op de luchthaven identificeerden is deze informatie beschikbaar. Het belangrijkste paritair comité in dit overzicht, met 4 959 werknemers, is PC 226 (Internationale handel, vervoer en logistiek, voornamelijk binnen de luchthavengebonden activiteiten), gevolgd door het aanvullend PC voor bedienden (PC 200; 4 954 werknemers, waarvan 4/5 in de business cluster). De belangrijkste groep binnen de luchtvaartcluster vinden we in het paritair comité van de luchtvaartmaatschappijen (PC 315.02, 4 138 werknemers). Een laatste grote groep, met 3 127 werknemers, heeft als code 999. Hier is geen paritair comité van toepassing, wat voornamelijk gelinkt is aan werknemers in publieke instellingen of een overheidscontext. We zien dan ook een sterke aanwezigheid van deze werknemers in de cluster van de luchthavengebonden activiteiten.

Ongeveer 2 000 werknemers (7% van het totaal) zijn actief in paritair comité 140.04, het PC voor de afhandeling van luchthavens (arbeiders). Verder vinden we in de cluster van de luchthavengebonden activiteiten nog onder meer PC 302 (voor het hotelbedrijf) en PC 317 (voor bewakingsdiensten); en in de businesscluster het paritair comité 336, het PC voor de vrije beroepen. Ook binnen de luchtvaartcluster lichten we nog enkele opvallende cijfers toe: Met een belang van telkens ongeveer 3% observeren we PC 315.01 (luchtvaartonderhoud) en PC 315.03 (luchthavenbeheer); daarnaast is

ook de metaalnijverheid in de cluster vertegenwoordigd met PC 209 (metaalbouw, 2,6% van het geheel) en PC 111 (metaal, 2%).

Figuur 3.3 Overzicht paritair comité naar cluster (2022.4)



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

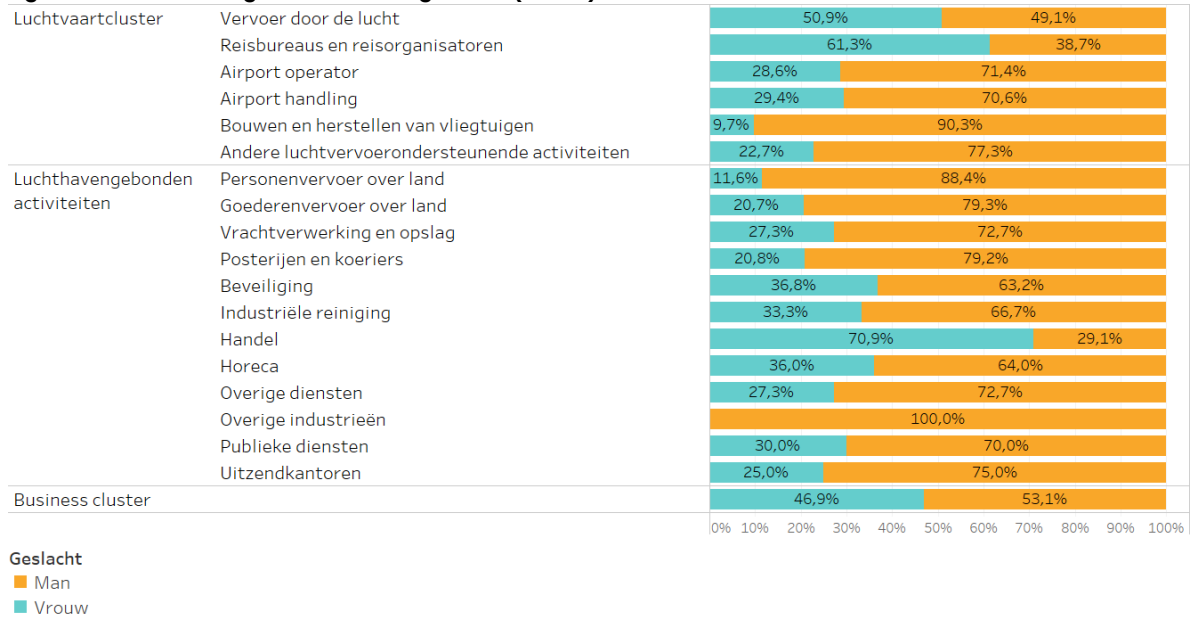
3.4 De sectorale verdeling naar job- en persoonskenmerken

We beschouwen in deze sectie de tewerkstelling naar de diverse profielkenmerken, ditmaal opgesplitst per luchthavencluster en -sector. We focussen in dit rapport op geslacht, leeftijd, arbeidsregime en woonplaats. In wat volgt bespreken we de verhouding van deze indicatoren; in de bijlage werd een meer gedetailleerde tabel b1.3 toegevoegd met het absolute en relatieve belang van deze profielkenmerken, uitgesplitst naar en berekend per gewest.

Figuur 3.4 toont de sectorale verdeling van de tewerkstelling op de luchthaven naar geslacht. Over alle ondernemingen bekeken bestaat 66% van de totale tewerkstelling uit mannen. Net zoals we observeerden bij de eerste meting zijn er in veel van deze sectoren bovengemiddeld meer mannen dan vrouwen aan de slag. Zo kunnen we opnieuw verwijzen naar de sector bouwen en herstellen van

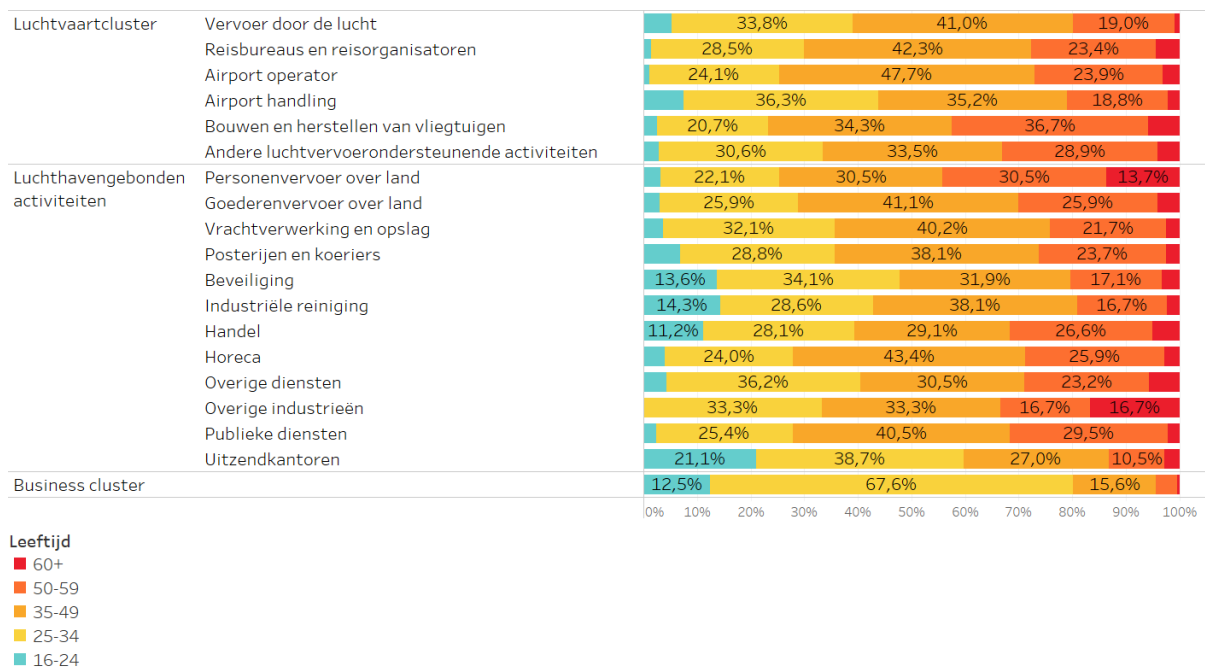
vliegtuigen (90,3% man), het personenvervoer over land (88,4% man), de logistieke activiteiten (tussen de 72 en de 97% mannelijke werknemers), de publieke diensten (70%), ... Voor enkele sectoren en activiteiten is de verhouding tussen mannen en vrouwen meer gelijk (business cluster, vervoer door de lucht); voor slechts twee sectoren is -net zoals in 2017- de tewerkstelling hoofdzakelijk vrouwelijk, namelijk de reisbureaus en reisorganisatoren en de retail activiteiten.

Figuur 3.4 Tewerkstelling naar sector en geslacht (2022.4)



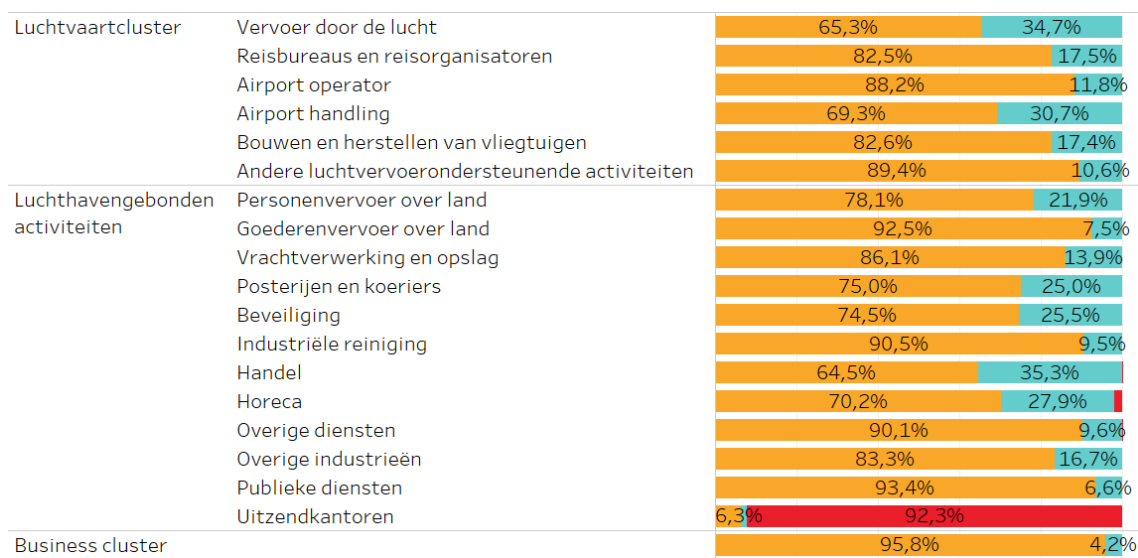
Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA,, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

Figuur 3.5 Tewerkstelling naar sector en leeftijd (2022.4)



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

Figuur 3.6 Tewerkstelling naar sector en arbeidsregime

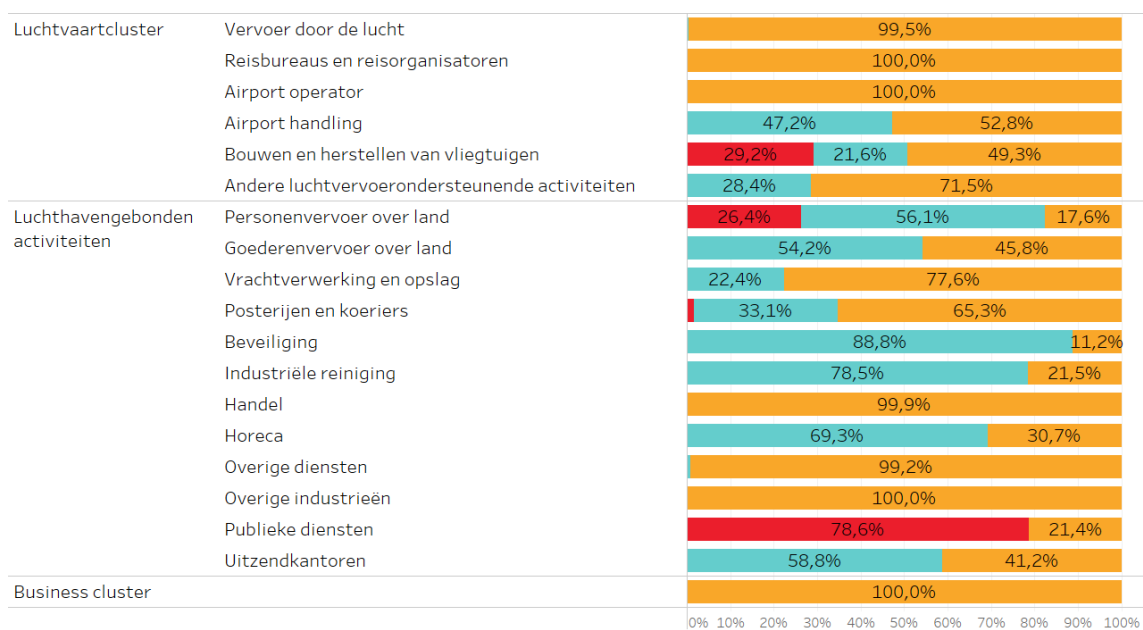


Arbeidsregime

- Speciaal
- Deeltijds
- Voltijds

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

Figuur 3.7 Tewerkstelling naar sector en statuut (gewest, 2022.4)

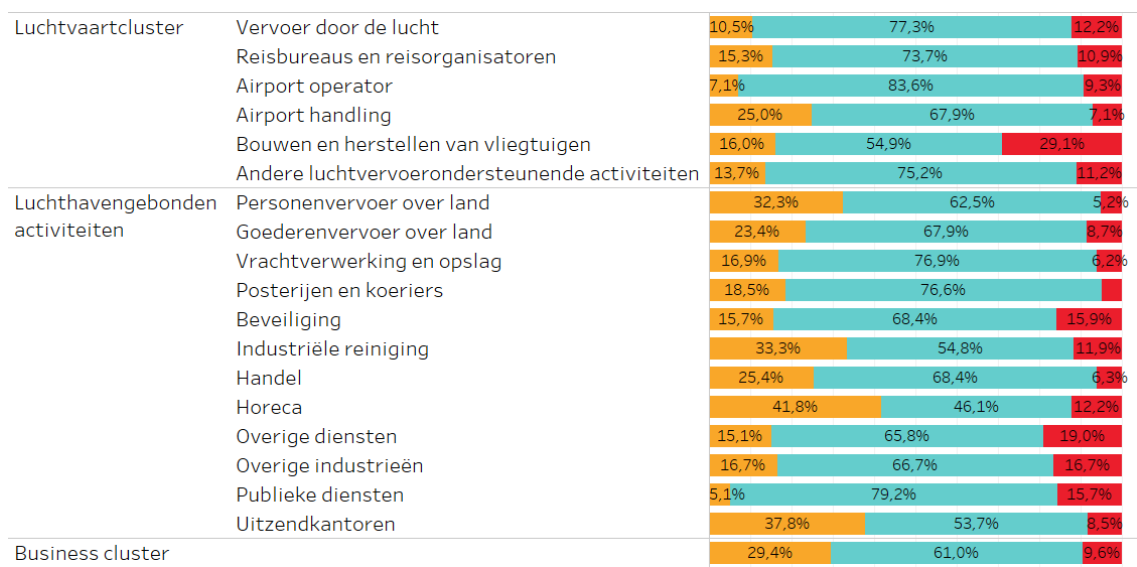


Statuut

- Bediende
- Arbeider
- Ambtenaar

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

Figuur 3.8 Tewerkstelling naar sector en woonplaats (gewest, 2022.4)



Woonplaats

■ Waals Gewest

■ Vlaams Gewest

■ Brussels Hoofdstedelijk Gewest

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

Figuur 3.5 beschrijft de verdeling van de tewerkstelling op de luchthaven naar leeftijd. Ook hier volgt het beeld in grote lijnen de conclusie uit het vorige rapport. In vele sectoren vormen de middengroepen (25-34 en 35-49 jaar) de belangrijkste leeftijdscategorieën. Sectoren met een uitgesproken jonger profiel -dit is met een sterkere aanwezigheid van de leeftijdsgroep 16 tot 24 jaar- zijn de uitzendsector (21,1%), de beveiliging en industriële reiniging (beide ongeveer 14%), de handel (11,2%) en de business cluster (12,5%). In deze laatste is ook het aandeel van 25-34-jarigen opvallend, namelijk 67,6% van de werknemers in deze cluster. Ook de (bagage)afhandelaren op de luchthaven hebben een jonger profiel, met bijna 44% van de werknemers onder de 34 jaar. We observeren meer oudere werknemers (leeftijd 60 jaar of ouder) bij onder meer het personenvervoer over land (13,7%) en de overige industrieën (16,7%). Deze laatste sector is wel beperkt in omvang. In het eerste rapport viel ook het bouwen en herstellen van vliegtuigen als een sector met een ouder leeftijdsprofiel op. Door de toevoeging van nieuwe ondernemingen is dit leeftijdsprofiel verjongd: ongeveer 42% van de werknemers is ouder dan 50 jaar; in 2017 was dit nog 50%.

De sectorale verdeling van werknemers naar arbeidsregime (figuur 3.6) geeft aan dat in vele sectoren het aandeel voltijdse contracten hoger ligt dan de deeltijdse of speciale contracten (die voornamelijk betrekking hebben op de uitzendsector of op flexi-jobs). Zoals ook duidelijk werd uit de analyse van het arbeidsvolume per sector is in vele sectoren op en rond de luchthaven het arbeidsregime veelal voltijds. We zien bij de meeste sectoren een bevestiging van de cijfers voor 2017, met slechts enkele uitzonderingen. Waar in het vorige rapport bij de afhandelaren de verhouding voltijds/deeltijds gelijk verdeeld was, is dit nu eerder 70% voltijds voor 30% deeltijdse jobs. Een belangrijke verklaring is de aanwezigheid van een nieuwe afhandelaar op de luchthaven. Bij het personenvervoer over land observeren we ook een stijging van de voltijdse contracten; hier zorgt de krimp van één van de taxibedrijven voor een andere samenstelling van werknemers. Binnen de horeca detecteren we meer voltijdse functies; ook hier verwachten we een andere samenstelling door de toevoeging van enkele hotels. Toch heeft deze sector -ook zonder de activiteiten van hotels- duidelijk een meer voltijds karakter. We zien met andere woorden een bevestiging van de eerdere resultaten uit 2017: zowel in de luchtvaartcluster als in de luchthavengebonden activiteiten observeren we veelal voltijdse

contracten, ook in deze sectoren waar we typisch meer deeltijdse contracten zouden zien (zoals industriële reiniging en beveiliging, (detail)handel en de horeca).

Ook wat het statuut betreft (zie figuur 3.7) wordt het beeld van de eerste meting bevestigd: in een groot deel van de sectoren zijn -enkel of voornamelijk- bedienden aan de slag. In de andere sectoren is het beeld eerder gemengd: in de horeca, beveiliging, industriële reiniging, het goederenvervoer over de weg, de uitzendactiviteiten en de airport handling werkt tot de helft en meer van de werknemers onder het arbeidersstatuut. Door het verschuiven van enkele ondernemingen naar andere subsectoren wijzigt de verhouding bij enkele sectoren licht (onder meer publieke diensten, andere luchtvervoerondersteunende activiteiten, bouwen en herstellen van vliegtuigen...).

Figuur 3.8, tot slot, gaat de verdeling van de tewerkstelling per woonplaats na. We stelden reeds vast dat -voor deze meting, eind 2022- meer inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een job uitoefenen op en rond het luchthavengebied dan voor de eerste meting, eind 2017. Opvallend is dat deze stijging in een groot aantal sectoren geobserveerd kan worden. Binnen de luchtvaartcluster gaat deze observatie op voor de meeste sectoren, met als uitschieter de bagageafhandelaars (van een belang van ongeveer 18% naar 25%, dit door een nieuw bedrijf dat op de luchthaven aan de slag ging), de luchtvervoerondersteunende activiteiten (van 9 naar ongeveer 14%) en het bouwen en herstellen van vliegtuigen (van 14 naar 16%, al werden ook hier nieuwe ondernemingen geselecteerd voor de meting).

Ook binnen de luchthavengebonden activiteiten stijgt het belang van de werknemers uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor de meeste sectoren ten opzichte van de meting voor 2017. Wat de beveiliging betreft gaat het over een stijging van bijna 8 procentpunten naar 15,7%, voor de horeca gaat het over een belang van 41,8% (versus 38,5% in 2017), bij de (kleine) sector van het personenvervoer over land gaat het over ongeveer 32%, versus 13% bij de eerste meting¹⁵. Opvallend blijft het geringe belang van werknemers uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor de publieke diensten, namelijk 5%.

Een verder overzicht van de profielkenmerken naar de woonplaats van de werknemer is te vinden in de bijlage, in tabel b1.3. Hier geven we aan hoe de verdeling van elk kenmerk is binnen de drie gewesten (als woonplaats). Zo blijkt dat werknemers wonend in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in mindere mate in de luchtvaartcluster actief zijn; voor werknemers uit het Waals Gewest geldt het tegenovergestelde (met respectievelijk 22,4% en 40,9% van de werknemers in deze cluster). Het arbeidsregime lijkt gelijk verdeeld over de drie gewesten. Het leeftijdsprofiel van de werknemers is jonger voor de werknemers wonende in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en ouder voor deze uit het Waals Gewest. Er zijn bovendien naar verhouding meer mannelijke werknemers uit deze twee gewesten dan uit het Vlaams Gewest.

¹⁵ Deze verhouding is echter zonder een belangrijke taxionderneming die op de luchthaven actief is.

4 | Conclusie

Met dit trendrapport over de tewerkstelling op Brussels Airport wordt opnieuw, na een eerste meting voor het jaar 2017, de volledige directe tewerkstelling op de luchthaven in kaart gebracht. De cijfers voor de meest recente beschikbare periode -de kwartaalcijfers voor 2022- staan hierbij centraal. De context van deze nieuwe meting wijkt uiteraard af van deze van het oude rapport: waar het eerste rapport vooral een nulmeting was, waarbij de omvang van de tewerkstelling en de job- en profielkenmerken een eerste maal in kaart werden gebracht, bekijkt deze meting de afgelegde evolutie sinds dit rapport, waardoor ook de impact van de coronacrisis in beeld komt. De cijfers in dit rapport geven met andere woorden weer in welke mate bepaalde sectoren nog impact ondervonden van de reisbeperkingen in de sector en waar het herstel reeds werd ingezet.

De focus in dit rapport ligt dan wel op de directe tewerkstelling op de luchthaven; we maken opnieuw een inschatting van de indirecte effecten van de luchthaven zowel achterwaarts (bij de toeleveranciers) als voorwaarts (katalytisch) in de keten. Voor dit laatste kijken we naar een selectie van sectoren waarvoor de luchthaven een belangrijke vestigingsplaatsfactor vormt en die voor hun activiteiten intensief gebruik maken van de luchthaven (internationaal toerisme, internationale congressen, Europese distributiecentra en Europese hoofdkantoren). We brengen hierbij de omvang van deze activiteiten in beeld; de exacte bijdrage van de luchthaven laat zich echter niet isoleren zonder bijkomend onderzoek.

Dit rapport onderscheidt zich in de gevolgde onderzoeksstrategie: de cijfers zijn opgebouwd op basis van alle werkgevers die actief zijn op de luchthaven. De gegevens worden opgevraagd op het meest gedetailleerde niveau mogelijk, namelijk dit van de reële plaats van tewerkstelling. Het overgrote deel van de tewerkstellingscijfers in de diverse vestigingen op de luchthaven werden, inclusief de persoons- en jobkenmerken- verzameld via een aanvraag bij de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ). Dit maakt dat we niet alleen uitspraken doen over de directe tewerkstelling op de luchthaven, maar ook over het profiel van de werknemer (leeftijd, geslacht), zijn/haar woonplaats en het type job (arbeidsregime en statuut). We volgden hierbij in grote lijnen de aanpak van de eerste meting en leggen de focus op het luchthavengebied zelf. Enkele ondernemingen die net buiten deze zone liggen, maar een sterke link hebben met de luchthaven en binnen de dienstverlening van Aviato vallen, werden in deze nieuwe meting toegevoegd.

We observeren op Brussels Airport aan het einde van 2022 29 835 werknemers bij 335 unieke ondernemingen, wat overeenkomt met een arbeidsvolume van 25 493 VTE, verspreid over 3 clusters en 18 sectoren. Deze directe tewerkstelling linken we -via de eerder bepaalde multipliers- aan 26 852 jobs achterwaarts in de keten, bij de toeleveranciers van het luchthavenproduct en aan 28 045 jobs, bij activiteiten en sectoren voorwaarts in de keten, mede mogelijk gemaakt door de aanwezigheid van de luchthaven.

De directe tewerkstelling steeg in elk kwartaal van 2022 en ligt ook duidelijk boven de cijfers van 2017 (namelijk 23 836 jobs) en 2018 (26 355 jobs). Dit is alvast een opvallend resultaat, want het betekent een verbetering ten opzichte van deze situatie, ondanks de -op het moment van de meting- nog recente coronacrisis.

Er zijn verschillende elementen die deze stijging verklaren. Vooreerst, om methodologische redenen van ecologische validiteit werden enkele ondernemingen bijkomend geselecteerd voor de meting (voornamelijk bij de sectoren bouwen en herstellen van vliegtuigen, horeca, postertijen en koerierdiensten), om aldus de totale realiteit van tewerkstelling op de luchthaven te benaderen. Een tweede element is dat nieuwe ondernemingen of activiteiten hun weg naar de luchthaven vonden (waaronder een uitbreiding van de activiteiten in de business cluster) en dat bepaalde activiteiten na COVID-19 opnieuw groeiden of herstelden (onder meer binnen de postertijen en koerierdiensten en de vrachtverwerking en opslag). Bij andere sectoren ligt het niveau net boven of net onder dit van 2017, wat gezien de heropstart van de luchtvaartsector gedurende deze periode een goed resultaat is.

Bovenstaande zien we ook weerspiegeld in het belang van de clusters en subsectoren op de luchthaven. De belangrijkste cluster blijft nog steeds de luchthavengebonden cluster (14 862 jobs, of 49,8% van het totaal), gevolgd door de luchtvaartcluster (9 387 jobs of 31,5% van het totaal) en de business cluster, die goed is voor 5 586 arbeidsplaatsen. De tewerkstelling in de luchtvaartcluster blijft stabiel ten opzichte van 2017; tegelijk stijgt deze voor de luchthavengebonden en de business cluster. Het belang van deze laatste cluster stijgt dan ook van 9,5% in 2017 tot 18,7% in 2022.

Uit het eerste trendrapport bleek reeds dat de luchthaven een heel specifieke arbeidsmarkt vormt en dit blijkt nog steeds uit de cijfers. Twee derde van de werknemers op de luchthaven zijn mannen, terwijl deze verhouding gemiddeld -binnen België of het Vlaams Gewest- eerder gelijk is. De reden ligt in de aanwezigheid van enkele, eerder mannelijke sectoren (zoals airport handling, bouwen en herstellen van vliegtuigen, personenvoervoer over land), maar ook doordat sommige sectoren op de luchthaven mannelijker zijn dan gemiddeld in Vlaanderen (bijvoorbeeld de horeca en de uitzendsector).

Het hoog aandeel aan voltijdse jobs blijkt opnieuw in deze meting en is zelfs verder gestegen ten opzichte van de eerste studie in 2017: 79,2% van het totaal aantal werknemers is tewerkgesteld in een voltijds regime; 17,9% werkt deeltijds. Ook de verhouding tussen het aantal werknemers en het arbeidsvolume is gestegen. Opnieuw observeren we twee redenen: niet alleen zijn er meer voltijdse sectoren op de luchthaven; ook in deze sectoren waar we typisch meer deeltijds of meer flexibel werk verwachten (horeca, reiniging,) observeren we meer voltijdse contracten.

Ook de woonplaats van de werknemers werd opnieuw in kaart gebracht. Werknemers uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn minder sterk vertegenwoordigd in de luchtvaartcluster, tenzij bij de afhandelaars; en sterker aanwezig in de horeca, de uitzendsector en de business cluster. Werknemers wonend in het Waals Gewest zijn op hun beurt meer actief in de luchtvaartcluster, meer bepaald in het bouwen en herstellen van vliegtuigen.

We observeren een stijging van het aantal werknemers in de drie gewesten, maar voornamelijk de stijging van het aantal werknemers uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest valt op: er zijn ongeveer 2 000 bijkomende werknemers in 2022 ten opzichte van de meting in 2017, waardoor het belang van de Brusselse werknemers in de totale tewerkstelling stijgt van 15,7% in 2017 tot 19,7% in 2022. Op provincieniveau beschouwd vormt Brussel zo de tweede belangrijkste woonplaats van werknemers van de luchthaven, na Vlaams-Brabant. Opvallend is dat we deze stijging zien in een brede selectie van sectoren -in hoofdzaak in de luchthavengebonden activiteiten en de business cluster; en zowel in absolute als relatieve termen- wat aangeeft dat werknemers uit Brussel vaker de weg vinden naar de luchthaven. Een meer gedetailleerde analyse -op niveau van de aanwervingen- kan helpen om deze evolutie verder te duiden; en zo aan te geven welke factoren of activiteiten hiertoe bijdragen.

De resultaten van deze studie onderstrepen het belang van de luchthaven als een dynamische en stabiele bron van werkgelegenheid in België. Deze studie vormt vandaag de meest uitgebreide en transparante studie over de directe en indirecte tewerkstelling op de luchthaven. Met 29.835 werknemers binnen 18 sectoren is de luchthaven niet alleen een unieke arbeidsmarkt maar vooral een sterke katalysator voor de Belgische economie.

Bijlage

Tabel b1.1 NACE indeling luchtvaartcluster

Sector	NACE	Locatie
Vervoer door de lucht	51100, 51210	BE
Reisbureaus en reisorganisatoren	79110, 79120	BE
Airport operator	52230 (indien toepasbaar)	LH
Airport handling	52330 (indien toepasbaar)	LH
Bouwen en herstellen van vliegtuigen	30300, 33160	BE
Andere luchtvervoerondersteunende activiteiten	52230, 71209, 77350, 85532, 85592	BE

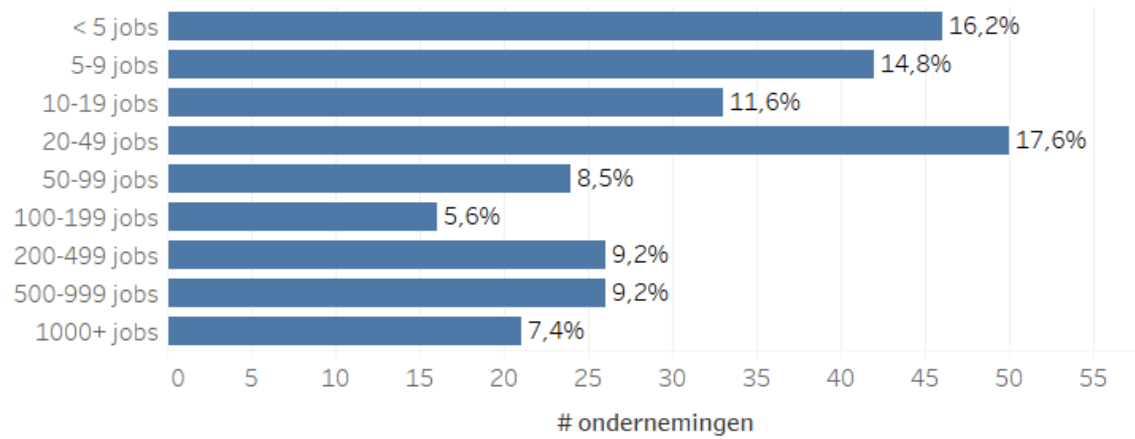
Bron NBB (Vennix, 2017)

Tabel b1.2 NACE indeling cluster andere luchthavengebonden activiteiten

Sector	NACE
Personenvervoer over land	49100, 49310 tot 49390
Goederenvervoer over land	49200, 49410, 49420
Vrachtverwerking en opslag	52100, 52210, 52249, 52290
Posterijen en koeriers	53100 en 53200
Beveiliging	80100 en 80200
Industriële reiniging	81210 tot 81290
Handel	NACE sectoren in NACE 45***; 46***, 47***
Hotels, restaurants en catering	NACE sectoren in NACE 55***, 56***
Overige diensten	Overige NACE sectoren in NACE 5**** tot 9****
Overige industrieën	Overige NACE sectoren in NACE 1**** tot 43***
Publieke diensten	Luchthavengerelateerde publieke diensten
Uitzendkantoren	78200

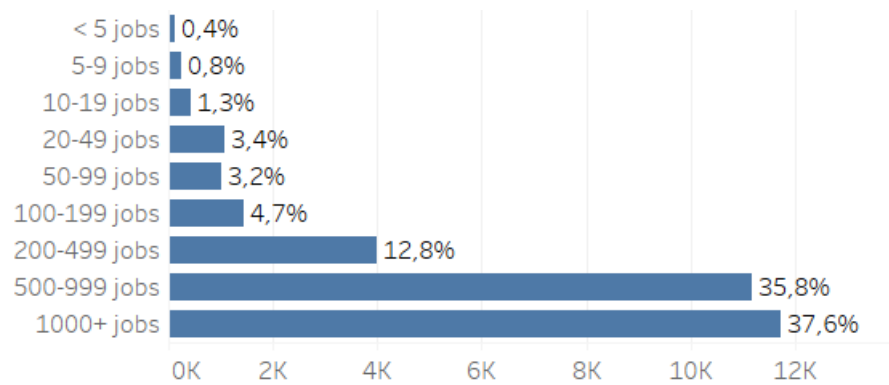
Bron NBB (Vennix, 2017)

Figuur b1.1 Verdeling van ondernemingen naar aantal werknemers (2022.4)



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

Figuur b1.2 Overzicht spreiding tewerkstelling naar grootte hoofdzetel (2022.4)



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

Tabel b1.3 Overzicht profielkenmerken naar woonplaats werknemer (2022)

2022 Q4	BHG		Vlaams Gewest		Waals Gewest	
	WN (%)	Totaal (#)	WN (%)	Totaal (#)	WN (%)	Totaal (#)
Luchtvaartcluster	22,4%	1.278	32,1%	6.530	40,9%	1.338
Vervoer door de lucht	7,5%	427	15,5%	3.148	15,1%	496
Reisbureaus en reisorganisatoren	0,4%	21	0,5%	101	0,5%	15
Luchthavenuitbater	1,2%	68	3,9%	801	2,7%	89
Afhandelaars	6,6%	379	5,1%	1.031	3,3%	108
Bouwen en herstellen van vliegtuig	5,6%	317	5,3%	1.086	17,6%	576
Andere luchtvervoerderondersteunende activiteiten	1,2%	66	1,8%	363	1,6%	54
Andere luchthavengebonden activiteiten	49,3%	2.812	51,5%	10.477	43,0%	1.409
Personenvervoer over land	0,5%	31	0,3%	60	0,2%	5
Goederenvervoer over land	1,1%	62	0,9%	180	0,7%	23
Vrachtverwerking en opslag	9,2%	526	11,7%	2.392	5,9%	194
Posterijen en koeriers	11,5%	655	14,8%	3.006	5,5%	180
Beveiliging	3,9%	224	4,8%	977	6,9%	227
Industriële reiniging	0,2%	14	0,1%	23	0,2%	5
Handel	2,4%	138	1,8%	372	1,0%	34
Hotels, restaurants en catering	11,2%	641	3,5%	709	5,7%	187
Overige diensten	1,2%	66	1,4%	287	2,5%	83
Overige industrieën	0,0%	1	0,0%	4	0,0%	1
Publieke diensten	2,3%	130	9,9%	2.006	12,1%	397
Uitzendkantoren	5,7%	324	2,3%	461	2,2%	73
<i>Subtotaal</i>	<i>71,6%</i>	<i>4.090</i>	<i>83,5%</i>	<i>17.007</i>	<i>83,9%</i>	<i>2.747</i>
Business Cluster	28,4%	1.619	16,5%	3.353	16,1%	528
Totaal	100,0%	5.709	100,0%	20.360	100,0%	3.275
GESLACHT						
Man	70,2%	3.979	62,7%	12.395	72,7%	2.235
Vrouw	29,8%	1.691	37,3%	7.370	27,3%	839
LEEFTIJD						
16-24	7,8%	437	6,9%	1.341	6,8%	207
25-34	48,1%	2.688	34,9%	6.818	31,6%	962
35-49	29,6%	1.655	34,9%	6.800	34,6%	1.053
50-59	12,7%	711	20,9%	4.078	24,1%	734
60+	1,7%	95	2,4%	473	2,8%	85
ARBEIDSREGIME						
Voltijds	81,5%	4.654	78,3%	15.933	80,5%	2.634
Deeltijds	12,7%	725	19,6%	3.994	17,3%	567
Speciaal	5,8%	329	2,1%	423	2,2%	72

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

Referenties

Burghouwt, G., Lieshout, R., & van Spijker, V. (2017). *Economische effecten Schiphol: Over indirecte effecten en de gevolgen van capaciteitsschaarste*. Amsterdam SEO Economische Onderzoek.

Canoy, M., Hakfoort, J., Koopmans, C., van Hoek, T., Saitua, R., & Tang, P. (2000). Schiphol: een normaal bedrijf? *Centraal planbureau, Den Haag*.

Decisio. (2015). Economisch belang van de mainport Schiphol.

Kupfer F. & F. Lagneaux. (2009). Economic Importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium, NBB, Working Paper No. 158 (Document series), March 2009, Brussels.

Vandekerkhove, T., Goesaert, T. & Struyven, L. (2019). Directe tewerkstelling op Brussels Airport. Trendrapport 2019/1. Publisher: HIVA. Onderzoeksinstituut voor Arbeid en Samenleving.

Vandekerkhove, T., Goesaert, T. & Struyven, L. (2020). Het belang van Brussels Airport voor de werkgelegenheid in België. Publisher: HIVA. Onderzoeksinstituut voor Arbeid en Samenleving.

Vennix S. (2017). Economic Importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium, NBB, Working Paper No. 324 (Document series), July 2017, Brussels.