



**Ontwikkeling van een  
prospectief  
arbeidsmarktinstrument voor  
de luchthaven van Zaventem**

**Projectvoorstel in het kader van het VIONA  
Onderzoeksprogramma 2006 (tweede oproep)**

## Inhoudsopgave

	<b>Blz.</b>
1 Titel, (co-)promotor, contactpersoon .....	1
2 Inhoud .....	2
3 Tijdsplanning .....	4
4 Budget .....	5
5 Valorisatie .....	5
6 Onderzoeksteam en referenties .....	5
6.1 <i>Voorstelling van het onderzoeksteam</i> .....	5
6.2 <i>Referenties gerangschikt per kerncompetentie</i> .....	6
<b>BIJLAGEN</b>	<b>11</b>
<b>Bijlage 1: Beschrijving van het onderzoeksproject</b> .....	<b>12</b>
Stap 1: Ontwikkeling van het prospectief arbeidsmarktinstrument voor de luchthaven van Zaventem .....	15
Stap 2: Toepassing van het arbeidsmarktinstrument op de case van Zaventem.....	24
Stap 3: Lessen voor het ontwikkelen van prospectieve arbeidsmarktinstrumenten voor Vlaanderen .....	26
<b>Bijlage 2: CV's van de teamleden</b> .....	<b>28</b>
<b>Bijlage 3: Voorstelling IDEA Consult</b> .....	<b>37</b>

## **1 Titel, (co-)promotor, contactpersoon**

Dit document omvat het projectvoorstel van IDEA Consult voor het onderzoek “Ontwikkeling van een prospectief arbeidsmarktinstrument voor de luchthaven van Zaventem”.

### **Promotor:**

Dr. Anneleen Peeters  
Manager Arbeidsmarkt en sociaal-economisch beleid, IDEA Consult

Congresstraat 37-41, bus 3  
1000 Brussel  
Tel: 02.282.17.75  
e-mail: [anneleen.peeters@ideaconsult.be](mailto:anneleen.peeters@ideaconsult.be)

### **Co-promotor:**

Dr. Dafne Reymen  
Gastdocent , Ehsal  
Gastdocent, K.U.Leuven  
Manager Regionale en stedelijke ontwikkeling, IDEA Consult

Congresstraat 37-41, bus 3  
1000 Brussel  
Tel: 02.282.17.70  
e-mail: [dafne.reymen@ideaconsult.be](mailto:dafne.reymen@ideaconsult.be)

### **Contactpersoon:**

An Van Pelt  
Consultant, IDEA Consult

Congresstraat 37-41, bus 3  
1000 Brussel  
Tel: 02.282.17.72  
e-mail: [an.vanpelt@ideaconsult.be](mailto:an.vanpelt@ideaconsult.be)

## 2 Inhoud

Het doel van dit onderzoek is om naar aanleiding van de case ‘Ontwikkelingsperspectief 2025 voor de luchthaven van Zaventem’ een prospectief arbeidsmarktinstrument te ontwikkelen en daaruit lessen te trekken voor de ontwikkeling van prospectieve arbeidsmarktinstrumenten op andere deelterreinen van de arbeidsmarkt in Vlaanderen.

Om de studie uit te voeren, wordt het onderzoeksproces opgedeeld in drie stappen. Onderstaande figuur geeft een schematisch overzicht van deze verschillende onderzoeksstappen.

**Figuur 1: Stappenplan**



In wat hierna volgt, beschrijven we het resultaat van elke stap. Een uitgebreide omschrijving van het onderzoeksproject is terug te vinden in bijlage 1.

## **Stap 1: Bouwstenen voor het prospectief arbeidsmarktinstrument voor de luchthaven van Zaventem**

De eerste stap van de studie levert volgende informatie op:

- model dat de parameters van luchthavenactiviteit omzet in aantal directe jobs (directe tewerkstelling)
- model dat op basis van de directe tewerkstelling de indirecte, afgeleide en katalytische werkgelegenheid van de luchthaven berekent
- inzicht in soort jobs die op de luchthaven voorkomen (nu + toekomst)
- inzicht in soort jobs die in de luchthavenregio aangeboden worden en in de vereiste competenties hiervoor
- relatie tussen sectoren en kwalitatieve kenmerken van de jobs in deze sectoren

## **Stap 2: Ontwikkeling en toepassing van het arbeidsmarktinstrument op de case van Zaventem**

De tweede stap geeft het volgende resultaat:

- recente kwantitatieve en kwalitatieve tewerkstellingsimpact van de luchthaven
- projecties van kwantitatieve en kwalitatieve tewerkstellingsimpact van de luchthaven op kortere en langere termijn

## **Stap 3: Lessen voor het ontwikkelen van prospectieve arbeidsmarktinstrumenten in Vlaanderen**

Het resultaat van deze derde en laatste onderzoekstap:

- conceptuele leereffecten voor het ontwikkelen van prospectieve arbeidsmarktinstrumenten in Vlaanderen
- procesmatige leereffecten voor het ontwikkelen van prospectieve arbeidsmarktinstrumenten

### 3 Tijdsplanning

In totaal voorzien we 10 onderzoeksmaanden met een doorlooptijd van 13 maanden. Indien het project kan aanvangen in december 2006, zal het worden afgerond tegen eind december 2007. De doorlooptijd voor elk van de afzonderlijke stappen van de studie staat aangegeven in de onderstaande tabel.

Doorlooptijd in maanden:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	Dec 06	Jan 07	Feb 07	Ma 07	Apr 07	Mei 07	Juni 07	Juli 07	Aug 07	Sep 07	Okt 07	Nov 07	Dec 07
Startvergadering	†												
Stap 1: Ontwikkeling prospectief arbeidsmarkt-instrument voor de luchthaven van Zaventem													
Oplevering en bespreking tussentijds rapport							☰ †						
Stap 2: Toepassing van het arbeidsmarktinstrument (nulmeting en prognoses)													
Workshop											† †		
Stap 3: Lessen voor het ontwikkelen prospectieve arbeidsmarktinstrumenten													
Oplevering en bespreking concept-eindrapport												☰ †	
Definitief eindrapport													☰

(☰ = rapportage † = overlegmoment † † = workshop)

Tijdens deze periode voorzien wij volgende rapportages en overlegmomenten:

- een startvergadering voor een toelichting en bespreking van het onderzoeksvoorstel
- de oplevering en bespreking van een tussentijds rapport (na uitvoering van stap 1)
- de oplevering en bespreking van het concept-eindrapport (na uitvoering van stap 2 en 3)
- de oplevering van het definitief eindrapport

## **4 Budget**

## **5 Valorisatie**

Om het ontwikkelde prospectief arbeidsmarktinstrument te valoriseren stellen we voor om na afloop van het onderzoek een studienamiddag te organiseren omtrent de studie. Deze studienamiddag kan georganiseerd worden in samenwerking met het Regionaal Economisch en Sociale Overlegcomités van de Regio Halle-Vilvoorde (RESOC). Het doelpubliek van dit event zou bestaan uit luchtvaartgebonden bedrijven (en andere geïnteresseerde bedrijven uit het luchthavengebied), personeel VDAB, andere arbeidsmarktintermediairen, sociale partners, enz.

Een beknopte samenvatting van het ontwikkelde prospectief arbeidsmarktinstrument voor de luchthaven van Zaventem kan bovendien gepubliceerd worden in arbeidsmarktgerelateerde tijdschriften zoals Over.Werk van het Steunpunt WAV.

## **6 Onderzoeksteam en referenties**

Het onderzoeksteam zal bestaan uit Dr. Anneleen Peeters, An Van Pelt en Griet Jans. Voor het uitvoeren van de voorgestelde opdracht zal bovendien beroep gedaan worden op de specifieke expertise van Dr. Dafne Reymen en Wim Van der Beken. Alle medewerkers worden hieronder kort voorgesteld. Een uitgebreid CV van de projectverantwoordelijken is opgenomen in bijlage 2. Een CV van de andere teamleden is verkrijgbaar op aanvraag. De belangrijkste referenties voor de uitvoering van het onderzoek zijn opgenomen in §6.2.

### **6.1 Voorstelling van het onderzoeksteam**

- **Dr. Anneleen Peeters**

Anneleen Peeters is doctor in de Economische Wetenschappen. Haar doctoraat, dat zij in 1999 behaalde aan de K.U.Leuven, behandelt het onderwerp 'Labour turnover Costs, Employment and Temporary work'. Zij heeft reeds verschillende artikels op haar naam in het domein van arbeidseconomie, en van tijdelijke en uitzendarbeid in het bijzonder. Anneleen werkt bij IDEA Consult als manager van het domein 'Arbeid en Sociaal-economisch beleid'. Ze heeft een uitgebreide ervaring op het vlak van arbeidsmarkt- en sociaal-economisch onderzoek, alsook inzake evaluatie-onderzoek. Zij was coördinator van een arbeidsmarktonderzoek in de sector internationale handel en vervoer in opdracht van CEPA. Verder verrichtte zij ook een haalbaarheidsonderzoek voor uitzendarbeid in de sector transport en logistiek. Momenteel is zij ook betrokken bij een ESF-ZW4-project waarin een methodiek ontwikkeld wordt voor het in kaart brengen en valideren van generieke competenties van oudere werknemers.

- **An Van Pelt**

An Van Pelt is werkzaam bij IDEA Consult in het team Arbeidsmarkt en Sociaal-economisch beleid. Na haar studie van Handelsingenieur aan de K.U. Leuven, volgde ze de postgraduaatopleiding "Master in International Business Economics". In de periode 2001-2004 werkte An als onderzoeker aan het departement TEW van de K.U.Leuven. Bij IDEA Consult werkte An mee aan diverse

arbeidsmarktgerichte onderzoeken zoals over 45-plus uitzendkrachten (Federgon) en aan de VIONA-onderzoeken “Interacties tussen autochtonen en allochtonen op de werkvloer”, “De conjunctuurgevoeligheid van de Vlaamse arbeidsmarkt” en “Heroriëntatie van oudere werknemers”. Bovendien is ze betrokken bij impactstudies (bijv. Impact van loopbaanonderbreking/tijdskrediet) en evaluatiestudies zoals deze van Eures en het stelsel van de dienstencheques.

- **Griet Jans**

Griet Jans studeerde in 2004 af als Licentiate in de Economische Wetenschappen aan de KULeuven, en behaalde een jaar later het diploma van Master in Science of Economics aan dezelfde universiteit. Hierdoor heeft zij een brede economische kennis opgebouwd, met nadruk op industriële organisatie, arbeidseconomie en econometrische vaardigheden. Van juli 2005 tot mei 2006 heeft Griet als onderzoeksassistente gewerkt op een project rond internationale karteldetectie onder leiding van professor Patrick Van Cayseele, aan het Centrum van Economische Studiën aan de Kuleuven. Sinds mei 2006 werkt zij als consultant bij IDEA Consult. Momenteel werkt zij mee aan een evaluatieopdracht rond tewerkstellings- en opleidingsmaatregelen van het ANPCB, een project rond het in kaart brengen van competenties van ouderen, en projecten rond IBBT-performantieindicatoren en IWT-gedragadditionaliteit.

- **Dr. Dafne Reymen**

Dafne Reymen is werkzaam bij IDEA Consult sinds januari 2000. Momenteel is zij manager van het domein “Regionale en Stedelijke Ontwikkeling”. Zij is tevens gastdocent aan de Economische Hogeschool Sint-Aloysius te Brussel (EHSAL) en de Katholieke Universiteit Leuven. Na haar universitaire studies in België behaalde zij een “Master of Science in Econometrics” aan de London School of Economics. In 1999 behaalde zij, aan de Stanford University in de Verenigde Staten, haar doctoraat “Economic impact of aid provided to Western-Europe after World War II. Lessons for Eastern-Europe?”. Dafne legt zich toe op onderzoek en advies over beleidsinstrumenten voor regionale ontwikkeling. Zij beschikt over specifieke ervaring inzake monitoring en evaluatie van beleidsinstrumenten, inzake beleidsprogramma’s gefinancierd met Europese structuurfondsen, en in projecten die uitgebreide data- en econometrische analyses vereisen.

In deze onderzoeksopdracht zal beroep gedaan worden op Dafne’s expertise inzake regionale en stedelijke ontwikkeling, alsook de ontwikkeling van monitoringinstrumenten.

- **Wim Van der Beken**

Wim Van der Beken, directeur van IDEA Consult, combineert een economische achtergrond met een uitgebreide kennis van het Vlaams sociaal-economisch beleid. Hij is licentiaat in de Economische Wetenschappen en Master of Arts in Economics. Tot september 1998 was hij directeur van de VEV-studiedienst en zetelde onder meer in de SERV en het VESOC. Wim Van der Beken heeft een uitgebreide projectervaring met strategische planning en de begeleiding van complexe processen. Hij heeft reeds heel wat projecten verricht voor de Vlaamse overheid (Begeleiding bij de opmaak van de beleidsnota’s van de Vlaamse regering, Flanders district of Creativity-project, Werkend en Ondernemend Vlaanderen ikv Pact van Vilvoorde,...). Hij is sterk vertrouwd met indicatorenontwikkeling in het kader van verschillende projecten (opzetten van monitoringsystemen voor Toerisme Vlaanderen en DIV, ikv verschillende Structuurfondsprogramma’s (D2, Urban, ...)). Wim was tevens projectcoördinator van een onderzoek omtrent de ontwikkeling van een lange-termijn visie voor de luchthaven van Zaventem.

Wim zal in deze onderzoeksopdracht optreden als interne expert inzake transportbeleid en de ontwikkeling van de luchthaven van Zaventem in het bijzonder.

## **6.2 Referenties gerangschikt per kerncompetentie**

Het team beschikt over de volgende kerncompetenties die nodig zijn voor een succesvolle uitvoering van de onderzoeksactiviteiten:

- Sectorspecifieke kennis over transport, distributie en logistiek



- Arbeidsmarktkennis, in het bijzonder competenties en job- en werknemersstromen
- Economische en werkgelegenheidsimpactanalyse

Hieronder geven we een overzicht van de belangrijkste referenties.

*(1) Sectorspecifieke kennis over transport, distributie en logistiek*

### **Strategische visie op het luchthavenbeleid, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Administratie Economie, Afdeling Europa Economie, 2005-2006**

IDEA Consult leidt in samenwerking met ADECS Airinfra, Strategem, Belconsulting en Transport&Mobility de adviescombinatie die instaat voor de ontwikkeling van de LT-visie voor de luchthaven van Zaventem binnen het kader van het START-project. Doel van het project is de basis te leggen voor een luchthavenbeleid op lange termijn, gebaseerd op een waarschijnlijke en gewenste luchthavenontwikkeling en de daarmee samenhangende sociaal-economische effecten in de regio. Dit luchthavenbeleid neemt 2005 als tijdshorizon en vertrekt van de beoogde maatschappelijke - in eerste instantie sociaal-economische-effecten om van daaruit de beleidsdoelstellingen, kritische succesfactoren, regulerende en faciliterende maatregelen scherp te stellen voor de verschillende relevante beleidsdomeinen die hetzij op de luchthavenontwikkelingen zelf, hetzij op de gewenste maatschappelijke effecten van de luchthavenontwikkeling kunnen sturen.

### **Vraag en aanbod op de arbeidsmarkt bij bedienden in de sector internationale handel, vervoer en aanverwante bedrijfstakken, CEPA, 2004**

Deze studie geeft in de eerste plaats een profielschets van de bedienden tewerkgesteld in de sector internationale handel, vervoer en aanverwante bedrijfstakken in Vlaanderen. Vervolgens analyseren we via interviews en groepsgesprekken de belangrijkste oorzaken en verklaringen voor de knelpunten tussen arbeidsvraag en -aanbod. In een laatste fase formuleren we concrete aanbevelingen voor het verbeteren van het matchen van vraag en aanbod in deze sector.

### **Nieuwe economische-functionele en infrastructurele noden van een logistiek centrum, Leiedal (Intercommunale maatschappij voor ruimtelijke ordening, economische expansie en reconversie van het gewest Kortrijk), 2003**

Deze studie wil de nieuwe economisch-functionele noden van een logistiek centrum in kaart brengen. In het bijzonder heeft de studie tot doel om gegeven de ontwikkelingen in transport, distributie en logistiek en hun ruimtelijke impact, en gegeven de evoluties op het vlak van infrastructuur en opslag- en distributiemethodieken, de vereisten te schetsen waaraan een transport-logistiek centrum in Zuid West-Vlaanderen dient te voldoen.

### **Europese distributiecentra in Vlaanderen, Programma Beleidsgericht Onderzoek van de Vlaamse Regering, Administratie Economie, 2001-2002**

In deze studie worden de logistieke en economische ontwikkelingen geanalyseerd die tot nieuwe distributiestructuren hebben geleid. Verder wordt het profiel van de in Vlaanderen gesitueerde EDC's geschetst, en vergeleken met onze buurlanden. Er wordt onderzocht welke eisen ondernemingen stellen aan de vestigingsplaats voor hun EDC, en in welke mate Vlaanderen hieraan beantwoordt.

### **Ruimtelijk-economische aspecten van de ontwikkelingen in transport, distributie en logistiek in Vlaanderen: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM, Afdeling Ruimtelijke Planning, 2000-2001**

Deze studie geeft een overzicht van het economische belang van de transport-, distributie- en logistieke sector in Vlaanderen. Ook wordt dieper ingegaan op de ruimtelijke spreiding van deze sector in Vlaanderen, en de verklarende factoren hiervoor worden aangeduid. Na de trends in de sector in kaart te hebben gebracht, wordt een visie ontwikkeld voor de locatie van deze ondernemingen in Vlaanderen.

### **Marktstudie uitzendarbeid: sector vervoer, Randstad Interlabor, 1999**

Deze studie is een haalbaarheidsstudie voor uitzendarbeid in de sector vervoer. De kwantitatieve analyse geeft een overzicht van de economische performantie van de sector. Vervolgens worden vraag en aanbod van werknemers in de vervoersector geschetst, met specifieke aandacht voor het belang van tijdelijke arbeid. Een trendanalyse met uitdagingen voor de vervoersector in België sluit de studie af.

## *(2) Arbeidsmarktkennis, in het bijzonder competenties en job- en werknemersstromen*

### **Update van de beroepsprofielen in de groothandel, CEVORA, 2002**

Deze studie onderzoekt welke ontwikkelingen zich de laatste jaren hebben voorgedaan in de groothandelssector en poogt tevens de toekomstige ontwikkelingen in kaart te brengen. De doelstelling van de studie is om, op basis van deze ontwikkelingen, de impact op de bestaande beroeps- en competentieprofielen te bepalen evenals nieuwe profielen te identificeren.

### **Slagen (Sleutelcompetenties - Age), VDAB, 20062007**

Het project Slagen beoogt de ontwikkeling van een methodiek voor het in kaart brengen en valideren van generieke competenties van oudere werknemers. Het instrument kan later generiek toepasbaar zijn, maar wordt als pilootproject uitgewerkt voor de doelgroep van ouderen (45-plussers) die bedreigd/geconfronteerd worden met ontslag in een onderneming in herstructurering of in moeilijkheden. De 45-plusser zal via een instrument zelf een beoordeling kunnen maken van de aanwezige generieke competenties. Het project Slagen is een partnerschap tussen VDAB en IDEA Consult. Slagen is een project van Zwaartepunt 4 van het Vlaams ESF Doelstelling 3 programma 2000-2006.

### **Enquête profiel trainer, VDAB, 2004.**

In het project "Competent-sys-trainer" onderzocht IDEA Consult via een enquête bij de verschillende internationale partners, betrokken in het project, welke competenties cruciaal zijn voor een beroepstrainer. Daarnaast werden bij de verschillende organisaties methodieken met betrekking tot o.m. rekrutering, performance management en competentie management onder de loep genomen.

### **Trendrapport: Markt van talent en competenties, Vlaams Economisch Verbond (VEV), 2001.**

Dit rapport onderzoekt de belangrijkste trends op de markt van talent en competenties. Op basis van een literatuurstudie en experteninterviews wordt een beeld geschetst van de competenties waarover (potentiële) arbeidskrachten moeten beschikken om blijvend inzetbaar te zijn op de arbeidsmarkt. Deze analyse vormt een belangrijke informatiebron voor het formuleren van aanbevelingen voor een strategisch competentiebeleid voor Vlaanderen.

### **Jobmobiliteit in Belgische bedrijven, Federgon, 2005-2005**

Naast het in kaart brengen van de dynamiek op de Belgische arbeidsmarkt, analyseert het onderzoek de jobmobiliteit in Belgische bedrijven. Hierbij wordt de positie van de uitzendsector, de wervings- en selectiebureaus en outplacementbureaus in het in-, door- en uitstroomgebieden in het bijzonder bestudeerd.

### **Het imago van de voedingsindustrie, Instituut voor Professionele Vorming van de voedingsindustrie (IPV), 2003-2004**

Via een diepgaand imago-onderzoek geeft dit rapport een beeld van de voedingsindustrie als werkgever. In een eerste luik wordt informatie verzameld via groepsgesprekken met professionele getuigen en werknemers uit voedings- en niet-voedingsbedrijven. Het aftoetsen van de verschillende hypothesen en inzichten gebeurt vervolgens in een kwantitatieve bevraging bij de wervingsdoelgroep van de voedingsindustrie (schoolverlaters, werklozen en werkenden uit andere sectoren).

### **Panel vraagzijde Vlaamse arbeidsmarkt, Viona Arbeidsmarktonderzoeksprogramma van de Vlaamse regering, 2000-2004**



IDEA Consult participeert in een academisch consortium voor het opzetten van een panelonderzoek bij organisaties in Vlaanderen. Dit onderzoek is gericht op de vraagzijde van de arbeidsmarkt: bedrijven worden bevraagd omtrent hun arbeidsvoorwaarden en arbeidsorganisatie. IDEA Consult draagt bij tot de algemene methodologie en de analyse van job creatie en destructie in bedrijven.

### *(3) Economische en werkgelegenheidsimpactanalyse*

#### **Analyse pilootstudie attractieparken, Steunpunt Toerisme en Recreatie, 2004**

De resultaten van een pilootstudie bij attractieparken werden geanalyseerd met het oog op het uitvoeren van een grootschalige enquête. De analyse spitste zich vooral toe op de bruikbaarheid van de resultaten voor een economische impactanalyse en de lessen die op het vlak van aanpak, vraagstelling, informatieverwerking, doeltreffendheid en efficiëntie konden getrokken worden.

#### **Toerisme en economie in Vlaanderen, Steunpunt Toerisme en Recreatie, 2002**

Ondersteuning op het vlak van economische analyse en beleidsvorming voor het Steunpunt Toerisme. In het bijzonder het opzetten en uitvoeren van een economische impactanalyse van de toerisme sector in Vlaanderen, rendementsberekening van evenementen, kosten - baten analyse van de Gentse feesten en begeleiding bij het opzetten van Tourism Satellite Accounts in Vlaanderen.

#### **De waarde van IMEC als technologische poort - Een analyse van de impact voor Vlaanderen, IMEC, 2005-2005**

IDEA Consult kwantificeert voor deze studie de impact van het Interuniversitaire Microelektronica Centrum (IMEC) op de Vlaamse economie. Hiervoor worden zowel de technologische als de economische effecten van de activiteiten van het IMEC onderzocht, alsook de impact van de locatie van IMEC en het 'mainport effect'.

#### **Evaluatie van het Vlaams Interuniversitair Instituut voor de Biotechnologie (VIB), Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Administratie Wetenschap en Innovatie, Afdeling Technologie en Innovatie, 2005-2006**

De doelstelling van de doorlichting en evaluatie is a) het analyseren van de mate waarin het VIB heeft voldaan aan de doelstellingen uit de beheersovereenkomst met de Vlaamse Regering, en b) het analyseren van de bredere werking van het VIB. De volgende dimensies komen aan bod: internationale uitstraling, wetenschappelijke output en vorming, economische impact en valorisatie, interne organisatie, communicatie en de prestatie-indicatoren. In dit kader werd eveneens een internationale benchmark uitgevoerd met toonaangevende biotech instituten.

#### **Vervolgstudie Seine-Schelde: Rivierherstel Leie, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Administratie Waterwegen en Zeewezen, Afdeling Bovenschelde, 2004-2005**

IDEA Consult en ECORYS staan in voor het economische luik van het onderzoek naar een verbeterde Seine-Schelde verbinding via een verbreding/verdieping van de Leie. In het economische luik worden trafiekprognoses opgesteld, en wordt een kosten-batenanalyse uitgevoerd voor de 4 voorgestelde projectalternatieven. Ook wordt de macro-economische impact van een verbeterde Seine-Schelde verbinding berekend waarbij directe en indirecte effecten op werkgelegenheid en toegevoegde waarde, en financiële terugvloei-effecten (via vennootschapsbelasting, personenbelasting en sociale zekerheidsbijdragen) gecijferd worden. De economische studie rondt af met een multicriteria analyse waarbij de 4 projectalternatieven gerangschikt worden, rekening houdend met de resultaten uit de KBA en de MEIS maar ook rekening houdend met meer kwalitatieve aspecten als impact op recreatie, op landschap, op geluidshinder, op veiligheid e.d.

## **BIJLAGEN**

## **Bijlage 1: Beschrijving van het onderzoeksproject**

### **1 Probleemstelling**

De luchthaven van Zaventem heeft een sterke motorfunctie voor de bedrijvigheid in Vlaanderen en in de luchthavenregio in het bijzonder. Vooral bedrijven in internationale diensten, handel en distributie achten de aanwezigheid van de luchthaven van grote betekenis voor hun productie en afzetprocessen. Bedrijven hebben een voorwaartse binding met de luchthaven indien ze gebruik maken van de vervoersdiensten die op de luchthaven worden aangeboden. Voor deze bedrijven heeft de luchthaven een belangrijke poortfunctie terwijl deze activiteiten zelf de motorfunctie van de regionale economie versterken. Toeleveringsbedrijven aan de luchthaven hebben een achterwaartse binding met de luchthaven.

Als economische attractiepool genereert de luchthaven van Zaventem een ruime tewerkstellingsimpact in de omgeving. In de luchthavenregio (Zaventem, Machelen, Steenokkerzeel, Kortenberg, Sint-Lambrechts Woluwe, Evere en Vilvoorde) is voor meer dan de helft van de tewerkstelling de aanwezigheid van de luchthaven cruciaal en voor twee derde van de werkgelegenheid is de aanwezigheid van de luchthaven belangrijk. De luchthavenregio is in vergelijking met het Vlaams gemiddelde een economische groeiregio met een zeer hoog jobaanbod van 4 jobs op 5 inwoners tegenover 1 job op 3 voor Vlaanderen en Brussel als geheel. De ruimere impactregio van de luchthaven strekt zich uit tot zone Antwerpen-Aalst-Brussel-Leuven.

De luchthavenregio is ook een regio in sterke ruimtelijk-economische transformatie (Cabus en Vanhaverbeke, 2003; IDEA Consult, 2005). In de periode 1994-2002 was er een scherpe daling van de industriële tewerkstelling, terwijl logistieke activiteiten en zakelijke diensten een grote groei kenden. De luchthavenregio kenmerkt zich door een hoge bedrijfsmobiliteit en een sterke ondernemingsdynamiek. Deze hoge bedrijfsdynamiek resulteert in een groeiende en zich snel vernieuwende economische structuur en wijzigende competentievereisten ten aanzien van het jobaanbod.

Volgens verschillende benaderingen leidt de luchthaven tot een totale werkgelegenheidsimpact van ongeveer 60.000 jobs (GOM Vlaams-Brabant en SERV, 2004; Sleuwaegen et al., 2003). De directe tewerkstelling op de luchthaven is als gevolg van het Sabena-faillissement gedaald van 25.000 naar ongeveer 20.000 jobs en stabiliseert de laatste jaren op dit niveau. Zonder nieuwe activiteiten of uitbreiding van bestaande activiteiten zal deze directe werkgelegenheid in 2008 terug een neerwaartse beweging vertonen door de afbouw van de hub-activiteiten van DHL op de luchthaven. Echter uit diverse studies blijkt dat de luchthaven van Zaventem marge heeft om zich verder te ontwikkelen als economische motor voor de regio. Dit impliceert dat het activiteitsniveau op en rond de luchthaven meer dan proportioneel kan stijgen met de evolutie van de luchthaventrafiek. Een mogelijke ontwikkelingslijn is het realiseren van het 'Airport-city'-concept<sup>1</sup> wat een direct jobpotentieel inhoudt van bijna 4.500 personen.

---

<sup>1</sup> Een airport city impliceert vastgoedontwikkeling ten behoeve van bedrijven en hun werknemers en klanten op de luchthaven zelf.

Het ontwikkelingsperspectief Zaventem 2025 (IDEA Consult, 2005) voorziet tegen 2025 nog eens 60.000 nieuwe jobs zowel op de luchthaven zelf als in luchthavengerelateerde bedrijven. Een groot deel van deze jobs zal sterk uitvoeringsgericht zijn zodat er een belangrijk potentieel is voor tewerkstelling van lager tot middengediplomeerden. De huidige arbeidsreserve zal vooral vanaf 2010 kwantitatief en kwalitatief ontoereikend zijn om deze groei op te vangen. Daarom dient gezorgd te worden voor een voldoende en gepast arbeidsaanbod. Om deze nieuwe jobs in te vullen in een regio die op dit moment een vrij lage werkloosheid kent, zijn bijzondere inspanningen nodig op het vlak van toeleiding, opleiding en omscholing. Een belangrijk aandachtspunt voor beleidsinstanties is samenwerking met het Brussels Gewest dat over een groot potentieel aan laaggeschoolde werkzoekenden beschikt.

Om beter te kunnen inspelen op de kwantiteit en kwaliteit van het huidige en toekomstige jobaanbod dat de luchthaven met zich meebrengt, stelde de Vlaamse overheid de vraag naar het ontwikkelen van een prospectief arbeidsmarktinstrument voor de luchthavenregio van Zaventem.

## **2 Onderzoeksvragen**

Dit onderzoek bevat 2 doelstellingen:

- (1) De ontwikkeling van een prospectief arbeidsmarktinstrument voor de luchthaven van Zaventem
- (2) Hieruit lessen trekken betreffende de mogelijkheden voor de ontwikkeling van prospectieve arbeidsmarktinstrumenten op andere deelterreinen van de arbeidsmarkt in Vlaanderen

Onderzoeksvragen die dienen beantwoord te worden, zijn:

- Welke jobs worden gecreëerd zowel op de luchthaven als in de omgeving?
- Welke profielen van arbeidskrachten verwacht men (vb. jobs op de luchthaven zelf veronderstellen een basiskennis aan Engels)
- Kunnen ook voor andere deelterreinen van de Vlaamse arbeidsmarkt prospectieve arbeidsmarktinstrumenten ontwikkeld worden?
- Welke voorwaarden moeten vervuld worden om optimaal te kunnen inspelen op de nood aan prospectieve arbeidsmarktinstrumenten?

## **3 Plan van aanpak**

Om de studie uit te voeren, wordt het onderzoeksproces opgedeeld in drie stappen. Het plan van aanpak met de uit te voeren taken en resultaten per stap staat samengevat in Tabel 1. Een gedetailleerde beschrijving van elke onderzoeksfase volgt hierna.

**Tabel 1: Plan van aanpak**

Stap	Taken	Resultaat
<b>Stap 1: Ontwikkeling van een prospectief arbeidsmarktinstrument voor de luchthaven van Zaventem</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modelleren van de kwantitatieve <i>directe</i> tewerkstellingsimpact van de luchthaven</li> <li>• Modelleren van de kwantitatieve <i>indirecte, afgeleide en katalytische</i> tewerkstellingsimpact van de luchthaven</li> <li>• Kwalitatieve werkgelegenheidsenquête bij de bedrijven die on airport aanwezig zijn (functies, scholingsniveau, arbeidsregime, nodige competenties)</li> <li>• Analyse van VDAB gegevens:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- vacatures</li> <li>- beroepsprofielen</li> </ul> </li> <li>• Opbouw van matrices die sectoren koppelen aan kwalitatieve jobkenmerken (bijv. beroep/functie, scholingsniveau, arbeidsregime)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Model dat parameters van luchthaven-activiteit omzet in aantal jobs (directe tewerkstelling)</li> <li>• Model dat o.b.v. directe tewerkstelling de indirecte, afgeleide en katalytische werkgelegenheid van de luchthaven berekent</li> <li>• Inzicht in soort jobs die op de luchthaven voorkomen (nu + toekomst)</li> <li>• Inzicht in soort jobs die in de luchthavenregio aangeboden worden en in de vereiste competenties hiervoor</li> <li>• Relatie tussen sectoren en kwalitatieve kenmerken van de jobs in deze sectoren</li> </ul>
<b>Stap 2: Toepassing van het arbeidsmarktinstrument op de case van Zaventem</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nulmeting met meest recente data:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kwantitatieve impact: aantal jobs</li> <li>- Kwalitatieve impact: soort jobs (functie, scholing, arbeidsregime, nodige competenties, etc.)</li> </ul> </li> <li>• Projecties met het arbeidsmarktinstrument op korte en langere termijn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recente kwantitatieve en kwalitatieve tewerkstellingsimpact van de luchthaven</li> <li>• Prognoses van kwantitatieve en kwalitatieve tewerkstellingsimpact van de luchthaven op korte en langere termijn</li> </ul>
<b>Stap 3: Lessen voor het ontwikkelen van prospectieve arbeidsmarktinstrumenten in Vlaanderen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analyseren mogelijkheden van prospectieve arbeidsmarktinstrument voor andere deelterreinen van de Vlaamse arbeidsmarkt</li> <li>• Formuleren van voorwaarden om optimaal in te kunnen spelen op de nood aan prospectieve arbeidsmarktinstrumenten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inhoudelijke leereffecten voor het ontwikkelen van prospectieve arbeidsmarktinstrumenten</li> <li>• Procesmatige leereffecten voor het ontwikkelen van prospectieve arbeidsmarktinstrumenten</li> </ul>



## Stap 1: Ontwikkeling van het prospectief arbeidsmarktinstrument voor de luchthaven van Zaventem

In deze eerste onderzoeksstap zullen we een prospectief arbeidsmarktinstrument ontwikkelen voor de luchthaven van Zaventem. We gaan nu eerst dieper in op de conceptontwikkeling van het arbeidsmarktinstrument. Daarna lichten we de verschillende bouwstenen van het instrument toe naar inhoud en aanpak.

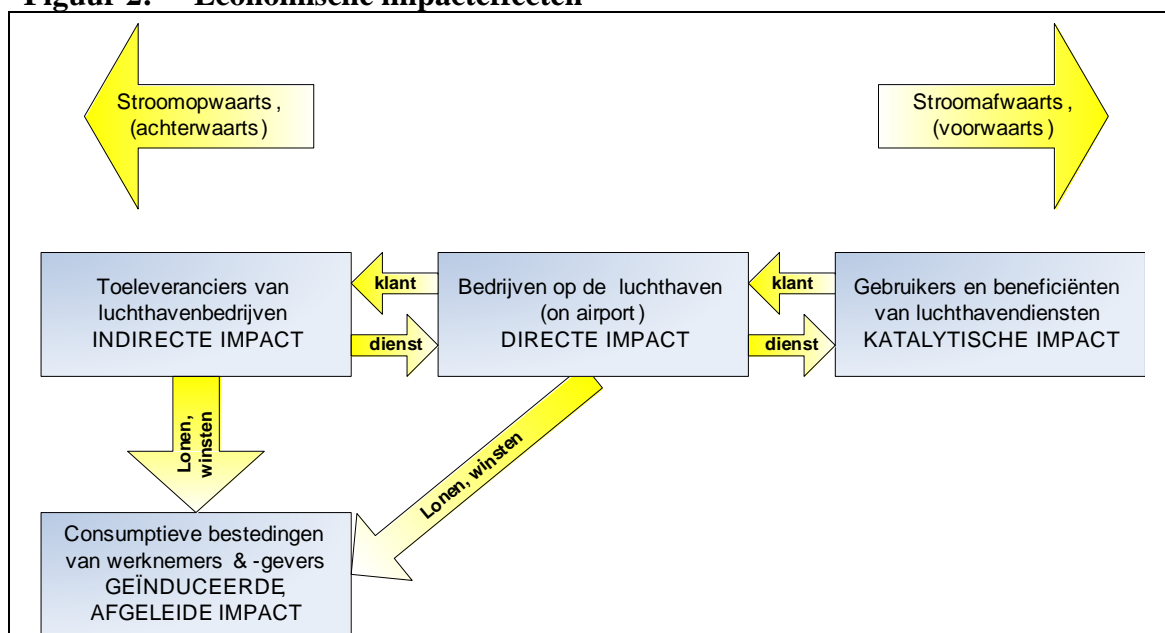
### (1) Conceptontwikkeling

Bij de conceptontwikkeling van het arbeidsmarktinstrument dient eerst de scope van het instrument bepaald te worden. Een aspect hiervan is de geografische afbakening van het luchthavengebied en de luchthavenregio.

Het prospectief arbeidsmarktinstrument zal de impact van de luchtvaartactiviteit naar tewerkstelling in de regio vertalen, en dit zowel op een kwantitatieve (aantal jobs) als op een kwalitatieve manier (soort jobs). Hierbij worden economische prognoses van de luchtvaartactiviteit in termen van aantal passagiers en vracht als gegeven beschouwd. Deze jaarlijkse prognoses zijn immers beschikbaar uit de lange termijn visie van het luchthavenbeleid tot 2025 (IDEA Consult, 2005)

Bij het berekenen van de tewerkstellingsimpact van de luchthaven van Zaventem kunnen we de invloed van de luchthaven voorstellen als het uitdeinen van golven over het economische landschap. Op deze manier heeft de luchthaven op vier manieren invloed op de werkgelegenheid: direct, indirect, afgeleid en katalytisch (zie Figuur 2).

**Figuur 2: Economische impacteffecten**



Bron: IDEA Consult

Meer in detail heeft de luchthaven volgende impact op de werkgelegenheid in de regio:

- Een luchthaven is vaak een belangrijke werkgever in een regio. Het gaat hierbij om werkgelegenheid die direct met de afhandeling van het luchtverkeer is gemoeid. Er is sprake van een direct verband met de omvang van het luchtverkeer (**directe impact**). De term 'direct' verwijst hier naar de on-site tewerkstelling en activiteiten binnen het luchthavengebied van Zaventem-luchthaven ("on airport" bedrijven).
- Een luchthaven genereert ook indirecte werkgelegenheid bij toeleverende sectoren, zoals transport, horeca en de bouwsector. Bij een groeiende vraag naar de luchtvaart zal de werkgelegenheid op de luchthaven toenemen en daarmee tevens de vraag naar de toeleveranciers (**indirecte impact**).
- De on-site activiteiten (directe impact) en de toeleveranciers (indirecte impact) genereren inkomens voor de gezinnen van de personen die arbeid leveren voor deze activiteiten. De besteding van die inkomens geeft aanleiding tot de **afgeleide of geïnduceerde effecten**.
- Naast de effecten die rechtstreeks het gevolg zijn van de activiteiten op de luchthaven, heeft de luchthaven via andere kanalen een invloed op het economische weefsel. Een luchthaven genereert katalytische effecten en extra werkgelegenheid door middel van het verbeteren van het vestigingsklimaat op het punt van de bereikbaarheid door de lucht, een belangrijke locatiefactor voor veel bedrijven. De kwaliteit van het luchthavennetwerk, faciliteiten op de luchthaven zelf en de bereikbaarheid van de luchthaven bepalen dit indirecte belang van de luchthaven (**katalytische of indirecte voorwaartse effecten**). Voorbeelden van deze effecten zijn internationalisering en groei van in de regio aanwezige bedrijven, nieuwe vestigingen van internationaal georiënteerde bedrijven, logistieke dienstverleners of bedrijven die in hun logistieke keten regelmatig gebruik maken van luchtvracht, alsook een toename van het inkomend toerisme.

Het prospectief arbeidsmarktinstrument dat we zullen ontwikkelen is gebaseerd op de verschillende impacteffecten zoals hierboven beschreven.

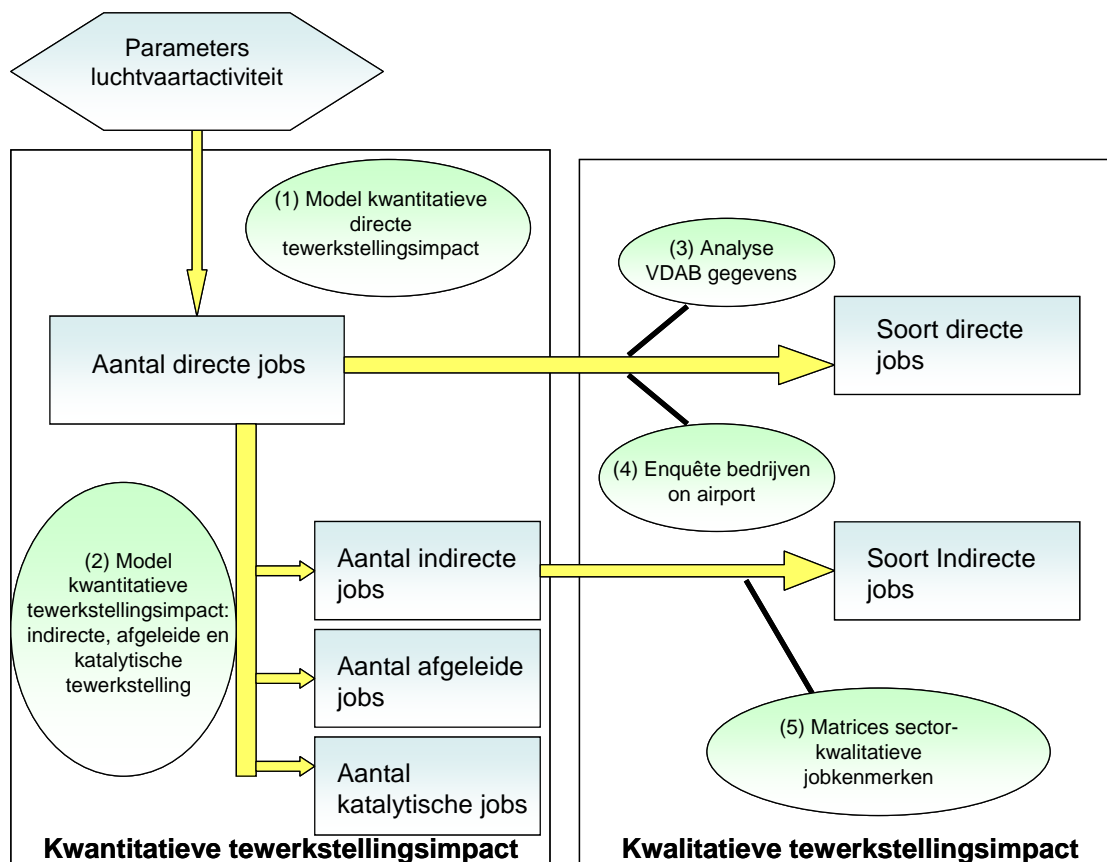
Het concept van het arbeidsmarktinstrument voor de luchthaven van Zaventem is samengevat in Figuur 3. Vertrekkende vanuit enkele belangrijke parameters van de luchthavenactiviteit zal het instrument toelaten om de tewerkstellingsimpact van de luchthaven te analyseren op een kwantitatieve en kwalitatieve manier. Het kwantitatieve luik geeft een antwoord op de vraag hoeveel jobs direct en indirect van de luchthaven afhankelijk zijn. Het kwalitatieve deel van het instrument geeft inzicht in welk soort jobs de luchthaven creëert in termen van functies, scholingsniveau, nodige competenties, arbeidsregime etc.

Om het arbeidsmarktinstrument op te bouwen zijn vijf bouwstenen nodig (zie Figuur 3):

1. Model voor de kwantitatieve directe tewerkstellingsimpact
2. Model voor de kwantitatieve tewerkstellingsimpact van de indirecte, afgeleide en katalytische effecten
3. Analyse van VDAB-gegevens
4. Kwalitatieve tewerkstellingsenquête bij “on airport” bedrijven
5. Opbouw van matrices die sectoren koppelen aan kwalitatieve jobkenmerken

De eerste bouwsteen bestaat uit een model dat de kwantitatieve directe tewerkstelling bepaalt op basis van een aantal parameters van de luchtvaartactiviteit. Het model uit bouwsteen 2 berekent dan hoeveel indirecte, afgeleide en katalytische jobs deze directe tewerkstelling genereert. De derde (VDAB gegevens) en vierde bouwsteen (enquête) zijn complementair en worden parallel gebruikt om informatie over de kwalitatieve aspecten van *directe* tewerkstelling op de luchthaven te bekomen. De vijfde en laatste bouwsteen bestaat uit matrices die weergeven welk soort jobs gecreëerd worden in de *indirecte* tewerkstelling van de luchthaven.

**Figuur 3: Concept van het prospectief arbeidsmarktinstrument**



Bron: IDEA Consult

Hieronder bespreken we in detail de inhoud en de aanpak van de vijf bouwstenen die nodig zijn om het arbeidsmarktinstrument te ontwikkelen zoals aangegeven in Figuur 3.

## *(2) Bouwstenen voor het ontwikkelen van het prospectief arbeidsmarktinstrument*

### Bouwsteen 1: Modelleren van de *directe* kwantitatieve tewerkstellingsimpact van de luchthaven

Deze eerste bouwsteen bestaat uit een model dat toelaat om uit een aantal parameters van de luchthavenactiviteit (bijv. aantal passagiers en volume goederentrafiiek) de directe kwantitatieve tewerkstellingsimpact te berekenen. Directe tewerkstelling betreft de werkgelegenheid die direct verband houdt met de activiteiten op de luchthaven. Voorbeelden zijn jobs gegenereerd door luchtvaartmaatschappijen, koerierdiensten, transporteurs, logistieke bedrijven en vervoersondersteunende diensten zoals technisch onderhoud dat op de luchthaven zelf wordt uitgevoerd.

Om de directe tewerkstellingseffecten te modelleren, zullen we ons baseren op de methode die ontwikkeld werd in het kader van de studie over het ontwikkelingsperspectief voor Zaventem 2025 (IDEA Consult, 2005). Hierbij wordt gebruik gemaakt van historische tewerkstellings- en vervoerscijfers van de luchthaven van Zaventem. De analyse van deze cijfergegevens toont namelijk aan dat de tewerkstelling in sommige deelgebieden van de luchthaven sterker correleert met het aantal vluchten, terwijl de tewerkstelling in andere deelzones vooral evolueert met de vervoerde hoeveelheden (aantal passagiers of tonnen). Voor elke deelzone kan het meest geschikte kengetal bepaald worden (bijv. jobs per passagiersvlucht, jobs per passagier, jobs per ton vracht, jobs per vrachtlucht). Deze kengetallen worden vervolgens gebruikt om de toekomstige tewerkstelling “on airport” te ramen, op basis van de beschikbare prognoses van de volgende vier parameters inzake luchtvaartactiviteit:

1. Aantal passagiers (in mio)
2. Aantal passagiersvluchten (in duizenden)
3. Aantal vracht (in duizenden ton)
4. Aantal vrachtluchten (in duizenden)

Historische reeksen van deze parameters zijn terug te vinden in de jaarverslagen van Biac over de activiteiten op de luchthaven van Zaventem (bijv. Biac, 2005). De projecties van deze parameters zullen overgenomen worden uit het ontwikkelingsperspectief van Zaventem (IDEA Consult, 2005).

Uit deze historische gegevensanalyse blijkt bijvoorbeeld dat een bijkomend miljoen extra passagiers op de luchthaven, 507 directe tewerkstellingsplaatsen creëert. Factoren die vanuit de literatuur (Amkreutz Airport Consult, 2003; ACI en York aviation, 2004; Buck Consultants International en NEI, 1998) deze directe werkgelegenheidsimpact van de luchthaven sterk bepalen zijn onder meer:

- Het al dan niet vestigen van een **thuisbasis** van een luchtvaartmaatschappij. Dit leidt tot hogere directe werkgelegenheidseffecten in relatie tot het aantal

passagiers. De werkgelegenheid bij de luchtvaartmaatschappij blijft daardoor niet beperkt tot de activiteiten die zich direct richten op het afhandelen van vliegtuigen, passagiers en vracht, maar er worden bijvoorbeeld ook kantoorfuncties, onderhoud en reparatiefuncties ontwikkeld. Buitenlandse carriers hebben vaak alleen een saleskantoor met een beperkt aantal medewerkers op de luchthaven. Voor low cost carriers geldt hetzelfde: reizen worden hoofdzakelijk via internet geboekt, het cabinepersoneel wordt aan de thuisbasis toegerekend en catering is beperkt;

- Een mix van **vracht** met passagiers leidt tot hogere directe werkgelegenheidseffecten. Luchthavens waar, in combinatie met passagiers, veel vracht vervoerd wordt, laten een hoog aantal directe arbeidsplaatsen per miljoen passagiers zien door de aanwezigheid van verladers en logistieke dienstverleners op of rond de luchthaven;
- Een hoger aandeel **transferpassagiers** in de totale activiteit van de luchthaven drukt de directe werkgelegenheidseffecten. Immers, een toename van het aantal transferpassagiers impliceert meer vluchten en een stijging van de vluchtgerelateerde tewerkstelling, maar de tewerkstelling die gerelateerd is aan de afhandeling van vracht of passagiers wordt niet beïnvloed.
- Het al dan niet vervullen van een **breder economische functie** van de luchthaven als aantrekkelijke locatie voor bedrijvigheid leidt tot hogere directe werkgelegenheidseffecten. Voorbeelden hiervan zijn een luchthaven met kantoorlocatie, een all-cargo luchthaven, een onderhouds- en trainingscentrum luchtvaart.

Bij het maken van prognoses over de globale directe tewerkstelling op de luchthaven dient er wel rekening gehouden te worden met specifieke projecten die extra directe tewerkstelling creëren zoals het airport city project. Het aantal directe jobs dat het model verwacht op basis van de gegeven evolutie van de luchtvaartactiviteit moet dus vermeerderd worden met deze extra jobs.

### Bouwsteen 2: Modelleren van de kwantitatieve indirecte, afgeleide en katalytische tewerkstellingsimpact van de luchthaven

Het doel van de tweede bouwsteen is het opstellen van een model dat uit het aantal directe jobs het aantal indirecte, afgeleide en katalytische jobs kan bekomen. In navolging van ander onderzoek (Sleuwaegen et al., 2003; York, 2004; ACI, 2004; Van Pottelsberghe et al, 2005; IDEA Consult, 2005) zullen hiervoor multiplicatoren gebruikt worden. Een multiplier is een getal waarmee we het aantal directe jobs vermenigvuldigen om bijvoorbeeld het aantal indirecte jobs te kennen. Zo berekenden Sleuwaegen et al. (2003) de indirecte tewerkstelling van de luchthaven Brussel Nationaal voor het jaar 2002 op basis van de input-outputtabel van 1995. Zij kwamen tot de bevinding dat 1 job in de luchthaven (directe tewerkstelling) ruwweg aanleiding geeft tot 1 bijkomende job in de toeleverende ondernemingen buiten de luchthaven.

Bij de keuze van multiplicatoren zal rekening gehouden worden met volgende criteria:

- aangepast zijn aan de specifieke situatie van de luchthaven van Zaventem
- van toepassing zijn op het geheel van luchthavenactiviteiten (zowel vracht als passagiers)
- voldoende actueel zijn

Waar mogelijk zullen bestaande multiplicatoren geupdate worden, bijvoorbeeld door recentere input-output tabellen te gebruiken in de berekeningen.

De berekeningsmethode met multiplicatoren steunt op input-output tabellen berekend door het Federaal Planbureau. Deze tabellen geven aan hoeveel tewerkstelling een bepaalde sector creëert in andere sectoren. De input-output tabel geeft bovendien ook weer hoe de indirecte tewerkstelling verdeeld wordt over de verschillende Nace-sectoren. Op deze manier kennen we niet enkel het verwachte aantal indirecte jobs, maar ook de sectorverdeling van de indirecte tewerkstelling die de luchthaven genereert.

### Bouwsteen 3: Analyse van VDAB-gegevens

Deze derde bouwsteen levert informatie op om de kwalitatieve jobkenmerken van de directe tewerkstelling op de luchthaven in kaart te brengen. De analyse van VDAB-gegevens kan opgesplitst worden in het onderzoeken van vacaturegegevens en het bestuderen van beroepsprofielen. Het gaat hier in beide gevallen om zeer gedetailleerde informatie die na analyse geaggregeerd zal worden afgestemd op het niveau van het te ontwikkelen prospectief arbeidsmarktinstrument.

#### *(a) Analyse van de VDAB-vacaturegegevens*

De VDAB beschikt over uitgebreide informatie over de vacatures die in een bepaalde regio uitstaan/uitstonden. Een gedetailleerde analyse van deze vacaturegegevens geeft inzicht in hoeveel jobs aangeboden worden/werden in de luchthavenregio en over welke beroepen of functies het gaat. Bovendien worden ook een aantal specifieke jobkenmerken van deze vacatures bijgehouden zoals bijvoorbeeld het vereist scholingsniveau. Onderstaande tabel geeft in detail weer welke kwalitatieve jobkenmerken van openstaande vacatures opgenomen zijn in de gegevens van VDAB.

**Tabel 2: Jobkenmerken van uitstaande VDAB-vacatures**

<b>Statuut</b>	Arbeider, bediende
<b>Werkervaring</b>	minder dan 6 maanden, tussen 6 maanden en 2 jaar, meer dan 2 jaar
<b>Onderwijsniveau</b>	geen, laag (lager secundair of middenstands), hoog (hoger onderwijs buiten universiteit of universitair)
<b>Talenkennis</b>	1 taal, 2 talen, meer dan twee talen
<b>Contractvorm</b>	vast, tijdelijk
<b>Arbeidsregime</b>	dagarbeid, dag-voltijds, dag-deeltijds, 2-ploegen, andere (nacht, 3-ploegen, volcontinu)

Bron: IDEA Consult

Concreet kan deze analyse gebeuren op provinciaal en regionaal niveau en zelfs tot op het niveau van de zorggebieden. Voor deze studie zullen we vooral de zorggebieden Zaventem en Vilvoorde onder de loep nemen. Tevens kan deze analyse gebeuren op sectorniveau (2-digit Nace-code) en naar gedetailleerde beroepsgroep (AMI-beroepsgroepenindeling, 5-digitniveau). De data voor deze analyses zijn beschikbaar in ARVastat. Voor meer gedetailleerde vacaturegegevens zal in het kader van deze onderzoeksopdracht medewerking gevraagd worden aan de VDAB studiedienst.

*(b) Analyse van de VDAB beroepsprofielen*

Een tweede soort VDAB-gegevens die interessant zijn voor dit onderzoek zijn de VDAB-beroepenfiches. Deze beroepenfiches geven een inzicht in de competenties die voor een bepaald beroep vereist zijn.

**Tabel 3: VDAB-beroepenfiche: beschrijving en illustratie**

Opdeling van de fiche	Korte omschrijving	Illustratie “ondersteunend vliegend personeel”
<b>Naam van de beroepencluster en de verwante deelberoepen</b>	De naam van de beroepencluster en een lijst met deelberoepen	Naam beroep: ondersteunend vliegend personeel Deelberoepen: Airhostess, Steward, Stewardess
<b>Omschrijving beroep</b>	Algemene, korte beschrijving van de beroepsinhoud	Je verwelkomt de passagiers en zorgt voor hun comfort en veiligheid aan boord van een vliegtuig...
<b>Arbeidsomstandigheden en werkdomeinen</b>	Een omschrijving van de werkplek waarin het beroep (doorgaans) wordt uitgeoefend en de impact hiervan op de persoon die het beroep uitoefent.	Je werkt in vliegtuigen en staat tijdens het werk voortdurend in contact met de klanten. De onregelmatige werkuren vereisen een groot aanpassingsvermogen...
<b>Vorming en vereiste attesten en diploma's</b>	Een beschrijving van de vereiste vooropleiding, het verwacht schools niveau en de vereiste attesten en diploma's.	Vanaf 21 jaar. Specifiek diploma niet vereist. Een commerciële opleiding, een niveau hoger secundair onderwijs of ervaring kan worden gevraagd. Kandidaten spreken vlot meerdere talen (Engels, Frans)...
<b>Basiscompetenties en specifieke competenties</b>	Deze competenties vormen samen de technische competenties.	veiligheidsregels toepassen, omgaan met moeilijke klanten, spreken voor publiek en presentaties geven,...
<b>Sleutelvaardigheden</b>	Deze competenties omvatten eerder persoonsgebonden kenmerken	Dienstverlenend zijn, zelfbeheersing bezitten, klantgericht zijn,...
<b>Persoonskenmerken</b>	Een welbepaalde mentale of fysieke eigenschap kan bepalend zijn om een beroep al dan niet te kunnen uitoefenen.	Niet van toepassing op “ondersteunend vliegend personeel”. Voorbeeld van een persoonskenmerk: goed gezichtsvermogen.

Bron: VDAB-website

VDAB baseert zich voor deze beroepenfiches op het CO.BR.A-classificatiesysteem<sup>2</sup> van beroepenclusters. In deze databank zijn de fiches van 550 beroepenclusters opgenomen. Een beroepencluster bestaat uit een aantal beroepen waarvan de basisvereisten gelijkaardig zijn. Zo'n beroepenfiche is relatief uitgebreid en omvat onder andere een beschrijving van het beroep, de verwante deelberoepen, de basisvereisten, de nodige competenties, de arbeidsomstandigheden en het werkdomein. Bovenstaande tabel geeft de verschillende categorieën weer die in een fiche zijn opgenomen met een korte omschrijving en ter illustratie fragmenten voor het beroep “ondersteunend vliegend personeel”.

Uit deze beroepenfiches kunnen we informatie terugvinden van zowel zeer specifieke luchtvaartgerelateerde beroepen (bijv. luchtverkeersleider, luchtvaartkundige onderhoudsmechanici) als van meer algemene beroepen waarnaar veel vraag is in de luchthavenregio (bijv. check-in bediende, horecapersoneel, magazijnarbeider).

Aanvullend inzicht in de vereiste competenties voor jobs op de luchthaven kan ook bekomen worden door interviews met consultants van VDAB Halle-Vilvoorde.

#### Bouwsteen 4: Kwalitatieve werkgelegenheidsenquête bij “on airport” bedrijven

Het hoofddoel van deze kwalitatieve werkgelegenheidsenquête is informatie te verzamelen over de kwalitatieve aspecten van jobs op de luchthaven. Deze vierde bouwsteen bezit een grote complementariteit met de derde bouwsteen en zal gebruikt worden om bijkomende gegevens te bekomen over kwalitatieve jobkenmerken van de directe tewerkstelling. Hiervoor zullen we een enquête organiseren bij de bedrijven die on airport aanwezig zijn. Er zal voor gezorgd worden dat de enquête representatief is naar de populatie van bedrijven op de luchthaven toe en dit zowel naar bedrijfs grootte als naar soort activiteit.

In essentie zullen de bedrijven gevraagd worden welk soort jobs er nu aanwezig zijn in het bedrijf alsook welk soort jobs zullen ontstaan of verloren gaan in de toekomst.

Voorbeelden van topics in de enquête zijn:

- Welke functies zijn nu aanwezig in het bedrijf?
- Voor welke functies is er instroom/uitstroom in de toekomst?
- Wat is het scholingsniveau van het huidige personeelsbestand?
- Worden er veranderingen verwacht in het scholingsniveau bij nieuwe instroom? Is er nood aan andere en/of bijkomende competenties in de toekomst?
- Onder welk arbeidsregime vallen de jobs (voltijds/deeltijds, ploegenarbeid, dag/nacht, etc.)
- Voorziet men wijzigingen in het arbeidsregime voor nieuwe instroom?

Om het soort functies overzichtelijk in kaart te brengen zullen we werken met een functieclassificatie van de luchthavenberoepen. De functieclassificatie zal opgesteld

---

<sup>2</sup> CO.BR.A staat voor Competenties en Beroepen Repertorium voor de Arbeidsmarkt, gebaseerd op het Franse ROME-systeem.



worden op basis van een aantal bronnen (bijv. Vlaams Forum Luchtvaart, Biac, beroepenclassificatie van de VDAB).

Ook voor het scholingsniveau zal gewerkt worden met een vooropgestelde classificatie. Een bijkomende informatiebron voor het scholingsniveau van de instroom (en uitstroom) vormt tevens de sociale balans van de bedrijven die on airport aanwezig zijn. Bij de competentie-analyse zal onderscheid gemaakt worden tussen generieke en jobspecifieke competenties.

In de enquête is het van belang om eerst de bestaande situatie in kaart te brengen, m.a.w. welk soort jobs zijn er nu in de bedrijven op de luchthaven. Daarna worden de bedrijven bevraagd naar wat hun kwalitatieve personeelsbehoeften zijn in de (nabije) toekomst, bijv. welke functies zijn nodig in de toekomst, welk scholingsniveau, welke competenties. Bij vragen naar toekomstige vacatures dient benadrukt te worden dat het zowel om uitbreidingsvacatures als om vervangingsvacatures gaat. Vervangingsvacatures worden uitgeschreven ter vervanging van een werknemer wiens arbeidsovereenkomst wordt geschorst (door bijv. ziekte, arbeidsongeval, zwangerschap) of beëindigd (ontslag, (brug)pensioen, een andere job). Indien een bedrijf behoefte heeft aan nieuwe, bijkomende arbeidskrachten, zullen uitbreidingsvacatures uitgeschreven worden.

Om het draagvlak voor de enquête te vergroten zullen we samenwerken met Biac<sup>3</sup> en/of VOKA Halle Vilvoorde. Gezien de aard van de gevraagde informatie zal de enquête schriftelijk uitgevoerd worden met – zo nodig – opvolging via telefoon of mail.

#### Bouwsteen 5: Opbouw matrices die sectoren koppelen aan kwalitatieve jobkenmerken

Deze laatste bouwsteen zal gebruikt worden om het soort jobs te bepalen die de luchthaven op een *indirecte* wijze met zich meebrengt.

Uit de tweede bouwsteen kennen we niet enkel het aantal indirecte jobs dat de luchthaven oplevert, maar ook de precieze verdeling van deze jobs over de Nace-sectoren. Via de opbouw van matrices die sectoren koppelen aan een aantal kwalitatieve jobkenmerken (bijv. beroep, scholing) kan men inzicht krijgen in het soort indirecte jobs dat de luchthaven genereert. De informatie voor de matrices zal geleverd worden door de Enquête naar de Arbeidskrachten van het NIS (EAK) (2005). Deze kwartaalenquête bevraagt onder meer de werkende bevolking naar een aantal jobkenmerken (bijv. sector, arbeidsregime, beroep) en persoonskenmerken (bijv. geslacht, leeftijd, behaald diploma). De informatie aanwezig in de EAK voor de opbouw van de matrices is weergegeven in onderstaande tabel.

Deze matrices kunnen in principe ook gebruikt worden om de kwalitatieve aard van de afgeleide en katalytische tewerkstelling te bepalen. Hiervoor dient men te weten in welke sectoren de afgeleide en katalytische werkgelegenheid gecreëerd wordt. We stellen evenwel voor om ons in het arbeidsmarktinstrument toe te spitsen op de kwalitatieve jobkenmerken van de *indirecte* tewerkstelling. De kwalitatieve kenmerken

---

<sup>3</sup> Jaarlijks houdt Biac ook een werkgelegenheidsenquête die voornamelijk kwantitatief van aard is. Eventueel kunnen beide enquêtes aan elkaar gekoppeld worden. In 2004 werden zo in totaal 282 bedrijven bevraagd.

van de *directe* tewerkstelling worden in detail bepaald met behulp van de derde en vierde bouwsteen (zie hierboven).

**Tabel 4: Informatie aanwezig in de EAK voor de opbouw van de matrices**

Dimensie 1	Dimensie 2	Classificatie
Sector (Nace 2 digit)	Beroep	ISCO-88 classificatie
	Behaald diploma	Geen of lager onderwijs, lager secundair, hoger secundair, hoger niet-universitair korte/lange type, universitair
	Arbeidsregime	Voltijds/deeltijds, afwijkend uurrooster (s' avonds, s' nachts, op zaterdag, op zondag), ploegwerk, variabel uurrooster
	Soort contract	Onbepaalde duur/tijdelijk

Bron: *Enquête naar de arbeidskrachten (NIS)*

## Stap 2: Toepassing van het arbeidsmarktinstrument op de case van Zaventem

In de tweede onderzoeksstap zullen de bouwstenen uit stap 1 in elkaar gezet worden om zo te komen tot een prospectief arbeidsmarktinstrument voor de luchthaven van Zaventem. In een eerste onderdeel van deze tweede onderzoekstap wordt het instrument uitgetest door een nulmeting uit te voeren met de meest recente gegevens beschikbaar. In een tweede deel wordt aangetoond hoe het instrument prospectief kan gebruikt worden om prognoses te doen op korte en langere termijn.

### (a) Nulmeting met de meest recente data

Het doel van deze substap is het uittesten van het arbeidsmarktinstrument met de meest recente gegevens beschikbaar. Concreet zal een nulmeting uitgevoerd worden met de meest recente parameters<sup>4</sup> die de luchthavenactiviteit weergeven (o.m. aantal passagiers, aantal ton vracht). Op basis van deze gegevens zullen stap voor stap de bouwstenen zoals hierboven beschreven toegepast worden om de kwantitatieve en kwalitatieve werkgelegenheidsimpact van de luchthaven te bepalen.

Eerst zal de kwantitatieve impact via de modellen berekend worden (bouwstenen 1 en 2). Dit betekent een inschatting van het aantal directe, indirecte, afgeleide en katalytische jobs.

Daarna wordt de kwalitatieve aard van de *directe* tewerkstelling bepaald. De informatie uit de analyse van VDAB-gegevens (bouwsteen 3) en uit de enquête bij de on airport bedrijven (bouwsteen 4) zal hiervoor aangewend worden. Zo wordt een inzicht

<sup>4</sup> Voorlopig zijn de gegevens van 2004 de meest recente. Vermoedelijk zullen gegevens voor 2005 beschikbaar zijn in het najaar van 2006.

bekomen in welk soort jobs op de luchthaven aangeboden worden (naar functie, naar scholingsgraad, naar nodige competenties, naar arbeidsregime etc.).

In laatste instantie worden de kwalitatieve kenmerken van de indirecte jobs in kaart gebracht. Dit gebeurt op basis van de matrices die sectoren koppelen aan kwalitatieve jobkenmerken (bouwsteen 5).

Het globale arbeidsmarktinstrument zal geoperationaliseerd worden in een concrete tool (bijv. Excel spreadsheet) die toelaat op eenvoudige wijze de werkgelegenheidsinformatie te bekomen.

Na het uitvoeren van deze tweede onderzoeksstap stellen we voor de bekomen resultaten af te toetsen met de betrokken actoren uit de luchtvaartsector (bijv. on airport bedrijven, luchthavengerelateerde bedrijven, sectorfederaties, Biac). We plannen hiervoor de organisatie van een workshop waarin de deelnemers de gemaakte tewerkstellingsprognoses (zowel kwantitatief als kwalitatief) op hun realiteitswaarde kunnen toetsen.

#### (b) Prognoses op korte en langere termijn

Aangezien het doel van het onderzoek is een prospectief arbeidsmarktinstrument voor de luchthaven van Zaventem te ontwikkelen, zal in deze substap aangetoond worden hoe het ontwikkelde instrument prospectief kan gebruikt worden.

Vanuit het ontwikkelingsperspectief Zaventem 2025 (IDEA Consult, 2005) beschikken we over projecties van de vier parameters die de luchthavenactiviteit weergeven (aantal passagiers, aantal vracht, aantal passagiersvluchten en aantal vrachtluchten). In dit onderzoek zijn voor de periode 2005-2025 jaarlijkse prognoses van deze parameters gemaakt. Op basis van deze prognoses berekent het ontwikkelde arbeidsmarktinstrument eerst de verwachte directe werkgelegenheid. Aangezien we de directe tewerkstelling definiëren als de tewerkstelling op de luchthaven zelf, dienen we ook het voorziene tewerkstellingseffect van een Airport Village mee te nemen. De aard van de directe jobs wordt ook door het instrument aangegeven. De omvang van de indirecte, afgeleide en katalytische tewerkstelling volgt via multiplicatoren uit de schatting van de directe werkgelegenheid. Bovendien geeft het instrument ook informatie over de kwalitatieve jobkenmerken van de indirecte jobs die zullen ontstaan.

Bij het maken van de prognoses dient een onderscheid gemaakt te worden tussen de korte en langere termijn. Op korte termijn (periode 2005-2010) is de betrouwbaarheid van de inputgegevens van het prospectief arbeidsinstrument groter. Voor deze periode kan een gedetailleerde prognose van de kwantitatieve en kwalitatieve tewerkstellings-impact doorgerekend worden. Op deze kortere termijn kunnen specifieke projecten die extra tewerkstelling op de luchthaven creëren ook nauwkeuriger ingeschat worden. Projecties op langere termijn (periode 2010-2025) zijn eerder trendmatig en zullen voorgesteld worden op een hoger aggregatieniveau.

Een belangrijk aandachtspunt is dat het ontwikkelde instrument steunt op bouwstenen die na verloop van tijd geactualiseerd moeten worden. Het instrument bevat namelijk een aantal relaties die dynamisch zijn en dus kunnen veranderen in de tijd. Periodieke updates zullen dus op middellange termijn nodig zijn om de (correcte) prognosekracht van het arbeidsinstrument te behouden. Zo kan bijvoorbeeld de gemodelleerde relatie tussen de economische parameters (bijv. aantal passagiers) en de directe tewerkstelling veranderen in de tijd. Ook kan het na enige tijd nodig zijn de informatie over de kwalitatieve directe jobkenmerken verkregen uit de enquête van de on airport bedrijven te actualiseren door een nieuwe enquête uit te voeren. Andere updates vergen weinig inspanningen zoals het gebruik van een recentere Enquête naar de Arbeidskrachten voor het berekenen van de impact op de kwaliteit van de indirecte jobs.

### **Stap 3: Lessen voor het ontwikkelen van prospectieve arbeidsmarktinstrumenten voor Vlaanderen**

In de eerste onderzoeksstap werden de bouwstenen voor een prospectief arbeidsmarktinstrument voor de luchthaven van Zaventem ontwikkeld. Deze bouwstenen vormen samen het monitoringinstrument dat uitgetest werd in de tweede onderzoeksstap. In deze laatste onderzoeksstap zullen we uit het voorgaande lessen trekken voor het ontwikkelen van prospectieve arbeidsmarktinstrumenten voor de Vlaamse arbeidsmarkt. Meer in detail onderzoeken we of er ook voor andere deelterreinen van de Vlaamse arbeidsmarkt prospectieve arbeidsmarktinstrumenten kunnen ontwikkeld worden alsook welke voorwaarden dienen vervuld te zijn om te kunnen inspelen op deze arbeidsmarktinstrumenten.

Beide vragen zullen beantwoord worden door op zoek te gaan naar de leereffecten van dit project.

Ten eerste onderscheiden we de inhoudelijke of conceptuele leereffecten van het ontwikkelen van het arbeidsmarktinstrument voor de luchthaven van Zaventem. Uit deze leereffecten kunnen we informatie halen over welke voorwaarden inhoudelijk dienen voldaan te zijn om een arbeidsmarktinstrument te ontwikkelen. Zo moet het instrument bijvoorbeeld betrekking hebben op een duidelijk afgebakende regio of een economische activiteit die als groeipool kan fungeren (bijv. Vlaamse haven).

Ten tweede kunnen we ook leereffecten formuleren die eerder procesmatig zijn en betrekking hebben op het proces van het tot stand komen van een prospectief arbeidsmarktinstrument. Het gaat hier over databronnen die nodig zijn voor het ontwikkelen van het instrument alsook methodieken om deze data te bekomen (bijv. enquête). Andere procesmatige aspecten zijn bijvoorbeeld het niveau van aggregatie van de analyses en het gekozen tijdspad bij het maken van prognoses.

## **Bibliografie**

- ACI & York Aviation (2004), The social and economic impact of airports in Europe.
- Amkreutz Airport Consult (2003), Actuele vestigingstendensen op Europese internationale luchthavens, Studie in opdracht van BIAC.
- BIAC (2005), BRUTrends 2004, Zaventem, 42 pp
- Buck Consultants International en Nederlands Economisch Instituut (1998), Ruimtelijk-economische effecten luchthavenopties. Studie in opdracht van Projectbureau TNLI
- Cabus, P. en W. Vanhaverbeke (2003): Ruimtelijk economische dynamiek in Vlaanderen, deel 3: Verhuisbewegingen in Vlaanderen.
- GOM Vlaams-Brabant en SERV (2004), Het belang van de luchthaven als vestigingsfactor voor bedrijven en als economische motor in de luchthavenregio.
- Nederlands Economisch Instituut en Ernst & Young (1993): New Location Factors for Mobile Investment in Europe – Final Report. Regional Development Studies 6. Commission of the European Communities, Brussels.
- Sleuwaegen, L. e.a. (2003), Naar een balans tussen economie en ecologie. Onderzoek over de economische impact van de luchthaven Brussel Nationaal voor de Belgische economie. Studie in opdracht van BIAC.
- Van Pottelsberghe, B. e.a. (2005), The economic role of the aviation industry in Belgium, studie in opdracht van BATA.
- Verbeke, A. e.a. (2004), Economische impactstudie van de uitbreiding van de hub-activiteiten van het koeriersbedrijf DHL op de luchthaven van Zaventem, studie in opdracht van de provincie Vlaams-Brabant.
- Vlaams Forum Luchtvaart (2004), Rapport en aanbevelingen aan de Vlaamse regering.

## Bijlage 2: CV's van de teamleden

### CURRICULUM VITAE Anneleen Peeters

#### Personalia

Naam	Anneleen Peeters
Werkadres	IDEA Consult Congresstraat 37-41, bus 3 1000 Brussel t: ++32 2 282 17 75 f: ++32 2 282 17 15 <a href="mailto:anneleen.peeters@ideaconsult.be">anneleen.peeters@ideaconsult.be</a> <a href="http://www.ideaconsult.be">www.ideaconsult.be</a>
Geboortedatum en -plaats	6 juli, 1972 in Leuven (België)
Nationaliteit	Belg

#### Opleiding

Instelling	Katholieke Universiteit Leuven
Datum	1995-1999
Diploma	Doctor in de Economische Wetenschappen <u>onderwerp</u> : "Labour Turnover Costs, Employment and Temporary Work" <u>promotor</u> : Prof. P. De Grauwe <u>copromotor</u> : Prof. F. Abraham
Instelling	Katholieke Universiteit Leuven
Datum	1994-1995
Diploma	Geaggregeerde in de Economische Wetenschappen,
Graad	grote onderscheiding
Instelling	Birkbeck College, University of London
Datum	1994-1995
Diploma	Master of Science in Economics
Graad	distinction
Instelling	Katholieke Universiteit Leuven
Datum	1990-1994
Diploma	Licentiaat in de Economische Wetenschappen,
Graad	grote onderscheiding

## Beroepservaring

Datum	oktober 1999-...
Plaats	IDEA Consult
Functie	Senior Consultant
Omschrijving	Arbeidsmarkt- en sociaal-economisch onderzoek
Datum	oktober 1995-september 1999
Plaats	Katholieke Universiteit Leuven – Departement Economie
Functie	assistent in de werkgroep internationale economie (bij Prof. P. De Grauwe), aspirant F.W.O.-Vlaanderen
Omschrijving	Doctoraatsonderzoek rond het effect van aanwervings- en ontslagkosten op werkgelegenheid + begeleiding van thesisstudenten

## Talenkennis

	Spreeken	Lezen	Schrijven
Nederland	5	5	5
Engels	4	4	4
Frans	3	3	3

5=moedertaal    4=vloeiend    3=werktaal    2=conversatie    1=noties

## Computerkennis

- ✓ Statistische en econometrische software: SAS, E-views, STATA
- ✓ Microsoft Office toepassingen

## Andere vaardigheden

- ✓ Analyse van arbeidsmarkt- en sociaal-economisch beleid
- ✓ Ruime ervaring met kwalitatieve en kwantitatieve onderzoeksmethodes
- ✓ Implementatie van evaluatie-methodieken
- ✓ Communicatieve vaardigheden op schriftelijk en mondeling vlak

## Referenties

Arbeidsmarkt en sociaal-economisch beleid:

- ✓ Slagen (Sleutelcompetenties - Age), VDAB, 2006-2007
- ✓ Business demography and Employment Study, Europese Commissie, DG Werkgelegenheid, 2005-2006
- ✓ Jobmobiliteit in Belgische bedrijven, Federgon, 2005

- ✓ EQUAL project RE-IN+45 (werknaam: Paradox) (projectcoördinatie en methodologische ondersteuning), Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, ESF agentschap, 2002-2004
- ✓ Heroriëntatie bij oudere werknemers: een fiscaal rugzakje bij herstructureringen, VIONA Arbeidsmarktonderzoeks-programma van de Vlaamse regering, 2004-2005
- ✓ Flexibiliteit en/of rigiditeit van arbeidsmarktregulering in België, Directie van de socio-economische studieën, FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, 2005
- ✓ 45-plussers als uitzendkracht, Federgon, 2004
- ✓ Uitzendkrachten in 2003: profiel- en tewerkstellingskenmerken
- ✓ De conjunctuurgevoeligheid van de Vlaamse arbeidsmarkt, VIONA Arbeidsmarktonderzoeksprogramma van de Vlaamse regering, 2003-2004
- ✓ Vraag en aanbod op de arbeidsmarkt bij bedienden in de sector internationale handel, vervoer en aanverwante bedrijfstakken, CEPA, 2004
- ✓ Vraag en aanbod op de arbeidsmarkt van arbeiders in de havensector, CEPA, 2004
- ✓ Het imago van de voedingsindustrie, Instituut voor Professionele Vorming van de voedingsindustrie (IPV), 2003-2004
- ✓ Mogelijkheden en beperkingen voor het gebruik van fiscale instrumenten in het Vlaamse werkgelegenheidsbeleid, VIONA Arbeidsmarktonderzoeks-programma van de Vlaamse regering, 2002-2003
- ✓ Uitzendkrachten in 2001: profiel- en tewerkstellingskenmerken, Federgon, 2002
- ✓ De kwaliteit van uitzendarbeid: perceptie en realiteit, Federgon, 2002
- ✓ Update van de beroepsprofielen in de groothandel, CEVORA, 2002
- ✓ Trendrapport: markt van talent en competenties, VEV, 2001
- ✓ Een verhoging van de werkzaamheidsgraad in Vlaanderen: vergelijkende analyse met de buurlanden, VIONA arbeidsmarktonderzoeksprogramma van de Vlaamse regering, 2000 – 2001.
- ✓ Van aanbieden naar aanbesteden: buitenlandse ervaringen met marktwerking bij arbeidsbemiddeling en –reïntegratie, VIONA arbeidsmarktonderzoeksprogramma van de Vlaamse regering, 2000-2001
- ✓ Uitzendkrachten in België: profiel en zoeken en vinden van vast werk, UPEDI, 1999-2000
- ✓ Een perspectief op de desindustrialisatie in Vlaanderen VIONA arbeidsmarktonderzoeksprogramma van de Vlaamse regering, 1999-2000.
- ✓ Markstudie uitzendarbeid: sector vervoer, Randstad Interlabor, 1999

#### Evaluatie- en monitoring studies:

- ✓ Evaluatie tewerkstellings- en opleidingsmaatregelen binnen ANPCB, Sociaal Fonds van het aanvullend paritair comité voor bedienden, 2006-2007
- ✓ Evaluatie van de tendering trajectbegeleiding curatieve doelgroep in het kader van de sluitende aanpak, VDAB, 2005-2009
- ✓ Evaluatie van het stelsel van de dienstencheques voor buurtdiensten en buurtbanen, FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, 2006
- ✓ Evaluatie ESF Doelstelling 3 programma 2000-2006, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, ESF Agentschap, 2002-2008



- ✓ Evaluatie van het stelsel van de dienstencheques, Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, 2005
- ✓ "Panel vraagzijde Vlaamse arbeidsmarkt", VIONA-onderzoeksprogramma van de Vlaamse regering, 2000-2004
- ✓ Ontwikkeling van een monitoringinstrument voor de opleidingsinspanningen in Vlaanderen, Ministerie Vlaamse Gemeenschap, Administratie Werkgelegenheid, 2000
- ✓ Evaluatie Vlaamse premie voor loopbaanonderbreking en arbeidsduurvermindering, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Administratie Werkgelegenheid, Afdeling Migratie en Arbeidsmarktbeleid, 1999-2000
- ✓ Administratieve lasten bij de opstart van een onderneming. Vergelijkende analyse van België en zijn buurlanden, VBO, 1999-2000

## Publicaties

### Boeken

- ✓ Peeters, A. (1999), Labour Turnover Costs, Employment and Temporary Work, doctoraal proefschrift, Katholieke Universiteit Leuven, 207 p.
- ✓ Struyven, L., Steurs, G., Peeters, A., Minne, V. (2002), "Van aanbieden naar aanbesteden: marktwerking bij arbeidsbemiddeling en –reintegratie in Australië, Nederland, Verenigd Koninkrijk en Zweden", ACCO, 284 p.
- ✓ Peeters, A. (2001), "Tijdelijke werknemers en hun transitiekansen naar verschillende arbeidsmarktsituaties in België", in van den Heuvel, Holderbeke, Wielers (ed.), De transitionele arbeidsmarkt: contouren van een actief arbeidsmarktbeleid, Elsevier, Den Haag, p.88-108

### Artikels in tijdschriften

- ✓ Peeters, A. (1998), "Uitzendarbeid als arbeidsmarktbarometer", Nieuwsbrief Steunpunt W.A.V., vol.8, n°4, p.71-74
- ✓ Peeters, A. (1999), "Ranking and Temporary Jobs in an Equilibrium Matching Model", CES Discussion Paper, K.U.Leuven, n° 99.06
- ✓ Peeters, A. (1999), "Tijdelijke werknemers en hun kans op vast werk", Nieuwsbrief Steunpunt W.A.V., vol.9, n°1-2, p.185-188
- ✓ Peeters, A. (1999), "Interim Employment and a Leading Indicator for the Belgian Labour Market", Cahiers Economiques de Bruxelles, n°163, p.277-298
- ✓ Peeters, A. (1999), "Tijdelijke arbeid als pasmunt?", Nieuwsbrief Steunpunt W.A.V., vol.9, n°4, p. 69-73
- ✓ Peeters, A. (2000), "Flexibiliteit en tijdelijke arbeid", Trends Review, n°11, p.32-36

## Actieve deelname aan internationale conferenties

Spreker op de conferentie van de European Economic Association (Toulouse (1997)), European Association of Labour Economists (Blankenberge (1998) en Regensburg (1999)), Young Economist Meeting (Amsterdam (1999) en IZA Summer school for Labour Economists (Munich (1999))).

# CURRICULUM VITAE

## Dafne Reymen

### Personalia

Naam	Dafne Reymen
Werkadres	IDEA Consult Congresstraat 37-41, bus 3 1000 Brussel t: ++32 2 282 17 70 f: ++32 2 282 17 15 <a href="mailto:dafne.reymen@ideaconsult.be">dafne.reymen@ideaconsult.be</a> <a href="http://www.ideaconsult.be">www.ideaconsult.be</a>
Geboortedatum en -plaats	2 maart, 1969; Oostende (België)
Nationaliteit	Belg

### Opleiding

Instelling	Université Libre de l'Etat à Liège, Belgium
Datum	1986-1988
Diploma	Candidate en Sciences Mathématiques
Graad	
Instelling	Katholieke Universiteit Leuven, Belgium
Datum	1988-1991
Diploma	Licencieate in de Economische Wetenschappen
Graad	Grote onderscheiding
Instelling	London School of Economics, England
Datum	1991-1992
Diploma	Master of Science in Econometrics and Mathematical Economics
Graad	Onderscheiding
Instelling	Stanford University, U.S.A.
Datum	1993-1999
Diploma	Ph.D. in Economics Doctoraatsthesis: Economic Impact of aid provided to Western Europe after World War II. Lessons for Eastern Europe?

## Beroepservaring

Datum	Januari 2000 – nu
Plaats	Idea Consult
Functie	Senior consultant
Omschrijving	Economisch onderzoek en consulting
Datum	Oktober 2005 – nu
Plaats	KULeuven, Belgium
Functie	Docent Economie
Omschrijving	Doceren van Kwantitatieve Analyse: Macro-economie
Datum	Oktober 1998 – nu
Plaats	EHSAL, Belgium
Functie	Docent Economie
Omschrijving	Doceren van Elementaire Economie, Micro-Economie, Macro-Economie
Datum	Oktober 1996 – Juni 1997
Plaats	Department of Economics, Stanford University, U.S.A.
Functie	Teaching Assistant Coordinator
Omschrijving	Leiding van een team ongeveer 40 assistenten: training van de assistenten, bemiddeling tussen partijen bij conflict, toekenning alsook evaluatie van de verschillende individuele opdrachten
Datum	Oktober 1995 – Juni 1996
Plaats	Department of Economics, Stanford University, U.S.A.
Functie	Teaching Assistant
Omschrijving	Mathematics for Economists, Economic Analysis I (micro-economie), Economic Policy Analysis (milieu-politiek), Elementary Economics.
Datum	August 1992 – July 1993
Plaats	Softwarehouse RDC-RMC, Belgium
Functie	Management Trainee
Omschrijving	Manager in opleiding betrokken bij alle aspecten van de dagelijkse leiding van een KMO, o.a. opzetten van de distributie van nieuwe producten, leiding van de afdeling administratie, rekruteren van personeel en begeleiding van de nieuw aangeworvenen.

## Talenkennis

	Spreken	Lezen	Schrijven
Nederland	5	5	5
Frans	5	5	5
Engels	4	4	4
Spaans	2	2	2
Duits	1	1	1

5=moedertaal    4=vloeiend    3=werktaal    2=conversatie    1=noties

## Computerkennis

- ✓ Kennis van econometrische pakketten zoals TSP, SAS Microsoft E-views.
- ✓ Administratieve software: Elke office suite

## Referenties

- ✓ Ex-ante evaluatie van het operationeel programma DOELSTELLING-III Frankrijk-Wallonië-Vlaanderen 2007-2013, Ministerie van het Waalse Gewest, Afdelingen Internationale relaties, 2006.
- ✓ Het ontwerpen, opstellen en verspreiden van een conjunctuurbarometer voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Kabinet van de Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering 2006.
- ✓ Adding Value to the Urban Audit, Directorate General Regional Policy of the European Commission 2006.
- ✓ Evaluatie van het Vlaams Regionaal Programma Innovatieve Acties "Duurzaam beheer en duurzame inrichting van bedrijventerreinen", Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Administratie Economie, Afdeling Europa Economie 2005.
- ✓ Update van de tussentijdse evaluatie van het Leader+ programma 2000-2006 voor Vlaanderen, Administratie Land- en Tuinbouwvorming, 2005.
- ✓ Update van de tussentijdse evaluatie van de D2/Phasing out - programma's (Europese Structuurfondsen) voor Limburg, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Administratie Economie, Afdeling Europa Economie 2005.
- ✓ Duurzame Ontwikkeling in een wereld met diversiteit, 6 de kaderprogramma Europese Commissie 2005-2010.
- ✓ Evaluatie van de implementatie van e-business w@tch, Europese Commissie, DG Ondernemingen 2005.
- ✓ Context en impact indicatoren voor de Europese programma's voor plattelandontwikkeling 2007-2013, Europese Commissie, DG Landbouw 2005.
- ✓ Indicatoren voor de evaluatie van de Europese programma's voor plattelandontwikkeling, Europese Commissie, DG Landbouw 2004-2005.
- ✓ De conjunctuurgevoeligheid van de Vlaamse arbeidsmarkt, VIONA Arbeidsmarkt onderzoeksprogramma van de Vlaamse Regering, 2003-2004.

- ✓ Tussentijdse evaluatie van het Leader+ programma 2000-2006 voor Vlaanderen, 2003-2005
- ✓ Tussentijdse evaluatie van het Communautair Initiatief Interreg IIIa 2000-2006 Frankrijk-Wallonië-Vlaanderen, 2003
- ✓ Onderzoek inzake de mogelijkheden voor Vlaanderen in het kader van de Europese Structuurfondsen na 2006, 2003
- ✓ Tussentijdse evaluatie van het Vlaamse Programma voor Plattelandsontwikkeling (PDPO) 2000-2006, 2002-2003
- ✓ Tussentijdse evaluatie van de Doelstelling 2 en "phasing out" programma's en het operationaal programma Urban II programma in Vlaanderen, 2002-2003.
- ✓ Ex-post evaluation of measures under EC Regulation 950/97, Europese Commissie, DG Agri, 2002-2003
- ✓ Actualisatie studie van de beroepsprofielen in de groothandel, 2002
- ✓ Effectenstudie en opiniepeiling van de eerlijke handel in België, 2002
- ✓ Making the best use of the Structural Funds in the sectors of Commerce and Tourism, Europese Commissie, DG Enterprise, 2001- 2002.
- ✓ Ex post evaluatie doelstelling 1 programma's van de periode 1994-1999, Europese Commissie, DG Regio, 2001 –2002.
- ✓ Economic Growth and Innovation in Multicultural Environments, European Commission, Fifth Framework Programme – Key Action: Improving socio-economic knowledge base, 2001 – 2004.
- ✓ Aanbevelingen voor het procesmanagement binnen het grensoverschrijdend netwerk Rijn Schelde Delta (RSD), RSD, 2001.
- ✓ Mergers & acquisition and science and technology policy, European Commission, Science, research & development, Juni 2000-April 2002
- ✓ Ex-post evaluatie peterschapsprojecten, ,November 2000 – Mei 2001
- ✓ Verhogen van de werkzaamheidsgraad in Vlaanderen, Opdracht in het kader van het VIONA-onderzoeksprogramma, November 2000- November 2001
- ✓ Analyse van procesmanagement in 4 grensoverschrijdende netwerken, Interreg IIc project, Juni 2000- Maart 2001
- ✓ Uitwerken van een monitoringinstrument voor de opleidingsinspanningen in Vlaanderen, Mei 2000- Oktober 2000
- ✓ Ex ante evaluatie inzake de programmering voor Vlaanderen van het communautaire initiatief voor plattelandsontwikkeling LEADER+, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Administratie Land- en tuinbouw, Afdeling Land- en tuinbouwvorming, 2000.
- ✓ Opmaak van een strategisch vijfjarenplan voor de Dienst Investeren in Vlaanderen, Dienst Investeren in Vlaanderen, 2000
- ✓ Ex-ante evaluatie van de programma's voor de nieuwe Doelstelling 2 en "phasing out" gebieden voor de EU structuurfondsen, Januari 2000-Maart 2000
- ✓ Een perspectief op desindustrialisatie in Vlaanderen, VIONA-onderzoeksprogramma van de Vlaamse regering, 1999 –2000.

## **Bijdrage aan boeken**

- ✓ Reymen D., The merger between Solvay and BASF. in: Mergers and Acquisitions. The Innovation Impact., ed. Cassiman B. and Massimo C., forthcoming Elgar Publishing 2006.
- ✓ Reymen D., The Economic Effects of the Marshall Plan Revisited, in: The Marshall Plan Today. Model and Metaphor, ed. John Agnew and J. Nicholas Entrikin, Routledge, 2004, pp. 82-126.
- ✓ Reymen D. & Devisscher S., Grensoverschrijdende partnerschappen: een uitdaging voor procesmanagement, in: De Cultuur van het Bestuur, ed. Stichting Planologische studiedagen, 2003, pp. 1-19.
- ✓ Reymen D. & Peeters A., Monitor opleidingsinspanning in Vlaanderen, in: Arbeidsmarktonderzoekersdag Verslagboek, ed. Vandenbroucke G., 2001.
- ✓ Reymen D., Economic Impact of Aid Provided to Western Europe after World War II: Lessons for Eastern Europe?, Doctoral dissertation Stanford University, 1999.

## **Wetenschappelijke beurzen en prijzen**

- ✓ Stanford University, Department of Humanities and Social Science, Dissertation Research Fellowship 1997.
- ✓ Stanford University, Department of Economics, Best Teaching Assistant Award, 1996.
- ✓ BAEF Honorary Fellowship, 1995.
- ✓ Fulbright grantee, 1993-1998.
- ✓ Stanford University, Department of Economics, Fellowship, 1993.
- ✓ British Council fellowship, 1991.

## **Bijlage 3: Voorstelling IDEA Consult**

IDEA Consult is een onafhankelijk sociaal-economisch onderzoeks- en adviesbureau, gespecialiseerd in research-based consultancy, met vestiging in Brussel. IDEA Consult heeft aldus een ruime waaier aan diensten, die gaan van onderzoek over advies en strategische planning tot evaluatie en monitoring. IDEA Consult past dit instrumentarium toe op verschillende domeinen, zoals transport en mobiliteit, regionale en stedelijke ontwikkeling, arbeidsmarkt en analyse van markten en sectoren.

Sinds zijn oprichting in september 1998 heeft IDEA Consult reeds een ruime referentielijst van projecten bij klanten zoals internationale overheden en organisaties, federale, regionale en lokale overheden, intermediaire organisaties en ondernemingen.

IDEA Consult beschikt momenteel over een team van 23 vaste medewerkers, allen met een universitaire achtergrond. Bovendien wordt projectmatig samengewerkt met andere specialisten binnen de ECORYS groep waartoe IDEA Consult behoort. Het buitenlands netwerk van ECORYS is vertakt over Nederland (NEI-Kolpron) en het Verenigd Koninkrijk (ECOTEC). Daarnaast zijn er vestigingen in Zuid-Europa, Oost-Europa en Rusland. Verder werkt IDEA Consult samen met wetenschappelijke experts of adviseurs in functie van het onderzoeksthema.