

WORKING PAPER



Dynamiek en profiel van de arbeidsmarkt op Brussels Airport

PAPER IN HET KADER VAN DE VIONA-
LEERSTOEL DYNAMIEK VAN DE ARBEIDSMARKT

Tine Vandekerkhove, Tim Goesaert & Ludo Struyven



ONDERZOEKSINSTITUUT VOOR
ARBEID EN SAMENLEVING

DYNAMIEK EN PROFIEL VAN DE ARBEIDSMARKT OP BRUSSELS AIRPORT

Paper in het kader van de VIONA-leerstoel
dynamiek van de arbeidsmarkt

Tine Vandekerkhove, Tim Goesaert & Ludo Struyven

Onderzoek in opdracht van de Vlaamse minister bevoegd voor Werk en het
departement Werk en Sociale Economie in het kader van het
VIONA-onderzoeksprogramma

COMMENTAAR IS WELKOM fine.vandekerkhove@kuleuven.be; fim.goesaert@kuleuven.be;
ludo.struyven@kuleuven.be

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

D/2019/4718/038 – ISBN 9789055506774

© 2019 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.

Voorwoord

Met een totaal volume van 23 836 werknemers is de nationale luchthaven vergelijkbaar met de grootste werkgevers in België. Dat volume brengt een grote dynamiek mee, niet alleen van reizigers maar ook van personeel. Toch is de dynamiek van de tewerkstelling op deze geografisch geconcentreerde arbeidsmarkt niet eerder grondig in kaart gebracht. Wie werkt op Brussels Airport, in welke sectoren? Hoe specifiek is de arbeidsmarkt op de luchthaven? Wat is het profiel van werknemers die aangevraagd worden op de luchthaven? Voorliggend rapport bouwt verder op de inzichten over de luchthaventewerkstelling gepresenteerd in het Trendrapport ‘Directe tewerkstelling op Brussels Airport’ in samenwerking met Aviato, het tewerkstellingscentrum van Brussels Airport. We bekijken de kenmerken van de totale tewerkstelling op de luchthaven en werpen een diepere blik op het profiel van jobs en aanwervingen. Daarnaast komt ook de relatie tussen beide fenomenen aan bod, meer bepaald gaan we na in welke mate het profiel van de totale tewerkstelling (stock) wordt bestendigd door de instroom (flow). Dit rapport toont aan dat de tewerkstelling en de aanwervingen op Brussels Airport een ander profiel hebben dan op de Vlaamse arbeidsmarkt als geheel, maar dat het profiel van aanwervingen op Brussels Airport het atypische karakter wel lichtjes bijstuurt in de richting van het Vlaamse gemiddelde. De gegevens zijn gebaseerd op alle werkgevers die actief zijn op de luchthaven.

Deze paper kwam tot stand in het kader van de VIONA-Leerstool Arbeidsmarktdynamiek van het Departement Werk en Sociale Economie van de Vlaamse overheid, met steun van Aviato. Wij danken Aviato en de collega’s van de Nationale Bank van België, de KBO, de RSZ alsook de vele bedrijven op de luchthaven die werden bevestigd. Dank zij hen konden we in maart 2019 een eerste trendrapport ‘Directe tewerkstelling op Brussels Airport’ publiceren. Dat trendrapport is gebaseerd op een unieke dataset met volledige en accurate gegevens over werkgevers en werknemers op de luchthaven. In het voorliggend rapport hebben we deze dataset verder aangevuld met enkele KSZ-variabelen om het profiel van aanwervingen en exits op de luchthaven verder in kaart te brengen.

Wij danken in het bijzonder de leden van de VIONA Stuurgroep voor hun waardevolle feedback op eerdere versies van dit rapport. Zij hebben er allen toe bijgedragen dat dit rapport gegevens en inzichten aanreikt voor een grensoverschrijdend arbeidsmarktbeleid voor de groep van de nationale luchthaven.

Andere rapporten gepubliceerd in het kader van de VIONA-Leerstool Arbeidsmarktdynamiek:

Tine Vandekerckhove, Tim Goesaert, Ludo Struyven (2019) *Jobs, aanwervingen en startende werkgevers op de Vlaamse en subregionale arbeidsmarkten*. VIONA-Trendrapport 2019. Leuven: HIVA.

Tim Goesaert, Tine Vandekerckhove, Ludo Struyven (2019) *Transities op de arbeidsmarkt en dynamiek van loopbanen. Een ruimere analyse op basis van longitudinale steekproefdata (1996-2015)*. Leuven: HIVA.

Tim Goesaert, Tine Vandekerckhove, Omar Mohout, Ludo Struyven (2019) *Omvang en dynamiek van de tewerkstelling bij tech start-ups in België*. Leuven: HIVA.

Inhoud

Voorwoord	2
Dynamiek en profiel van de arbeidsmarkt op Brussels Airport	4
1.1 Inleiding	4
1.2 Methodologie en data	4
1.3 Totaalbeeld van de tewerkstelling op de luchthaven	5
1.4 Het profiel van tewerkstelling en aanwervingen	9
1.4.1 Evolutie van aanwervingen op de luchthaven	10
1.4.2 Tewerkstelling en aanwervingen naar enkele job- en werknemerskenmerken	11
1.5 Conclusie	17
bijlage 1	19

Dynamiek en profiel van de arbeidsmarkt op Brussels Airport

1.1 Inleiding

Brussels Airport Zaventem ontving in 2017 met 24,8 miljoen een recordaantal passagiers, en ook het vrachtvervoer lag hoger dan in de voorbije 10 jaar¹. Deze positieve evolutie bevestigt niet alleen de ontwikkeling van de luchthaven als sterke economische hub. Ze zorgt ook voor een enorme werkgelegenheid, waardoor Brussels Airport als locatie voor honderden werkgevers zich overtuigend tot de grootste werkgevers van België mag rekenen. Hoe groot deze werkgelegenheid nu precies is, was gedurende lange tijd voer voor discussie. Door het kluwen aan sectoren, bedrijven en vestigingen is het precieze aantal werknemers immers moeilijk te identificeren. Het trendrapport over de directe tewerkstelling op Brussels Airport² doorbrak deze impasse en geldt vandaag, geruggensteund door een zorgvuldige methodologie, als de meest accurate en transparante studie over de directe tewerkstelling op de luchthaven. Bovendien gaat het rapport verder dan de gebruikelijke statistieken over de luchthaven als werkgelegenheidsbekken, maar komen ook de bewegingen van werknemers in en uit ondernemingen (de werknemersdynamiek) aan bod. Deze cijfers werden voor de luchthaven nooit eerder in kaart gebracht.

Voorliggende paper bouwt verder op de inzichten gepresenteerd in het trendrapport 'Directe tewerkstelling op Brussels Airport', en focust op het profiel van jobs en aanwervingen op de luchthaven. Het eerste deel van deze paper licht de gevolgde methodologie toe voor het in kaart brengen van de directe tewerkstelling op Brussels Airport Zaventem. Deze methodologie sluit maximaal aan bij de methode die ontwikkeld werd door de Nationale Bank van België. Vervolgens schetsen we een totaalbeeld van de tewerkstelling op de luchthaven, waarmee we kort de resultaten van de arbeidsmarktstudie overlopen. Het laatste deel is gewijd aan een vergelijking van het profiel van de totale tewerkstelling en het profiel van de aanwervingen op de luchthaven. Dit doen we met behulp van reeds bestudeerde maar ook extra verzamelde job- en werknemerskenmerken.

1.2 Methodologie en data

De volgende paragraaf bespreekt de gevolgde methodologie van het trendrapport voor het meten van de directe tewerkstelling op Brussels Airport. Bij aanvang van de studie werd vooropgesteld om maximaal aan te sluiten bij de methode van de Nationale Bank van België (NBB), dit om een objectieve en transparante meting van de omvang van de luchthavenactiviteiten te garanderen. De NBB ontwikkelde immers een methode voor het meten van tewerkstelling op de luchthaven, die strikte keuzes maakt in het afbakenen van het luchthavengebied en de te selecteren bedrijven. Ook de indeling van verschillende luchthavenactiviteiten in sectoren werd maximaal gevolgd. Op een aantal vlakken werd deze methode verder aangescherpt.

¹ Gegevens: Brussels Airport.

² Zie: Vandekerckhove T., Goesaert T., Struyven L. (2019). Directe tewerkstelling op Brussels Airport. Trendrapport 2019/1. HIVA. Onderzoeksinstituut voor Arbeid en Samenleving. Dit rapport kwam tot stand kwam in samenwerking met Brussels Airport, Aviato en de Nationale Bank van België.

De gegevens over individuele werknemers zijn, naar analogie met de methode van de NBB, opgebouwd op basis van alle werkgevers die actief zijn binnen de grenzen van het luchthavengebied. In een eerste stap werden daarom alle werkgevers met een vestiging of tewerkstelling binnen het luchthavengebied geïdentificeerd. Daarvoor deden we een beroep op ondernemingslijsten van Brussels Airport Company, die werden aangevuld met gegevens van de NBB en de Kruispuntbank van Ondernemingen (KBO). In een tweede stap werden gegevens van de individuele werknemers binnen deze ondernemingen verzameld, via een aanvraag bij de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ) en aanvullende bevestigingen bij de ondernemingen. Dankzij de hoge kwaliteit van deze bronnen, was het mogelijk te voorzien in twee uitbreidingen op de methode van de NBB. Ten eerste kregen we een extra zicht op de activiteiten van de uitzendsector op de luchthaven, meer bepaald het aantal ingeschreven personeelsleden in de uitzendkantoren actief op de luchthaven. Ten tweede konden we, volgend op de recente ontwikkelingen op Brussels Airport, naast de *luchtvaartcluster* en de *andere lucht-havengebonden activiteiten cluster*³, een derde cluster onderscheiden, namelijk de *business cluster*. Hiermee bedoelen we ondernemingen die zich met hun activiteiten en (regionale) hoofdkantoren op locaties binnen het luchthavengebied zelf komen vestigen. Deze functie als hub zal ook in toekomstige studies van de NBB worden opgenomen; zij representeert een relatief nieuwe functie van de luchthaven als economische groep.

Dit rapport brengt tot slot, als uitbreiding op het trendrapport, enkele extra variabelen naar voor. Daarvoor werden, in een derde stap, gegevens van de Kruispuntbank Sociale Zekerheid (KSZ) aan de werknemersdata gekoppeld. Deze data omvatten, omwille van privacyredenen, telkens 10% van de volledige luchthavenpopulatie. Met behulp van deze gegevens kunnen we een verdere analyse voeren naar het profiel van de tewerkstelling op de luchthaven.

1.3 Totaalbeeld van de tewerkstelling op de luchthaven

Het eerste deel van dit rapport bekijkt de volledige tewerkstelling (m.a.w. het totale aantal jobs) op Brussels Airport. We laten zien hoeveel werknemers er precies aan de slag zijn, in welke sectoren deze actief zijn en vanwaar ze pendelen naar de luchthaven. Voor extra gegevens en info rond deze resultaten verwijzen we u graag door naar het trendrapport.

De tewerkstelling op Brussels Airport evenaart de grootste werkgevers in België

Met een totaal volume van 23 836 werknemers is de luchthaven vergelijkbaar met de grootste werkgevers in België (tabel 1.1). Ze staat immers in voor ruim 0,6% van het totale aantal banen in België, een mooie 1% van het totale aantal jobs in het Vlaams Gewest en maar liefst 11% van alle jobs in het arrondissement Halle-Vilvoorde, de subregio waarin de luchthaven gevestigd is. In die zin levert de luchthaven een grote extra werkgelegenheid op. De werknemers op de luchthaven zijn tewerkgesteld in 337 vestigingen van 317 unieke bedrijven. Over de vier kwartalen van 2017 heen zien we een stijging van zowel het aantal werknemers als het aantal VTE.

³ Zie verder.

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

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

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

De 23 836 werknemers in 2017.4 zijn verspreid over een mix van grote en vele kleinere bedrijven. De 10 grootste werkgevers hebben 12 956 werknemers aan de slag met een totaal aantal VTE van 10 932, wat staat voor resp. 54% van het totaal aantal werknemers of 55% van het totale aantal in VTE. De activiteiten op de luchthaven zitten dus sterk geconcentreerd bij een beperkt aantal grotere bedrijven⁴. Figuur b1.1 in bijlage toont verder dat de bulk van de ondernemingen op de luchthaven een tewerkstelling kent van minder dan 100, en zelfs minder dan 25 werknemers.

Een arbeidsmarkt met niet minder dan 3 clusters en 18 sectoren

Wat de arbeidsmarkt van de luchthaven uniek maakt, is de heterogene samenstelling van clusters (3) en sectoren (18). De eerste cluster die we omschrijven is de eigenlijke *luchtvaartcluster*. Deze omvat alle activiteiten die de luchtvaart- en luchthavensector definiëren. Het gaat hier vooral om jobs in vervoer door de lucht (d.i. de luchtvaartmaatschappijen) en airport handling (de activiteiten van de afhandelaars, zoals Aviapartner en Swissport). Deze cluster vertegenwoordigt 40% van het totale aantal werknemers op de luchthaven (tabel 1.2). De tweede cluster wordt gevormd door de *andere luchthavengebonden activiteiten*, die de eerste cluster ondersteunen. Hier gaat het vooral om vrachtverwerking en opslag (70-tal bedrijven), posteries en koeriers (w.o. DHL Aviation, TNT Express Belgium en Bpost) en beveiliging en industriële reiniging. Deze tweede cluster vertegenwoordigt 50% van het totale aantal werknemers. Tot slot is er nog een derde cluster, de zogenaamde *business cluster*. Dit is een nog jonge cluster waarin de tewerkstelling in 2017 is opgeklommen tot 10% van het totaal aantal werknemers, een aandeel dat nog zal groeien de komende jaren naarmate de derde cluster verder uitbreidt.

⁴ Zo heeft één onderneming zelfs meer dan 3 000 werknemers in dienst.

Tabel 1.2 Aantal werknemers en bijhorend VTE per luchthavensector (# & %, 2017.4)

2017 Q4	# WN	VTE	Aandeel van totale tewerkstelling op luchthaven	Aandeel van totale tewerkstelling per cluster
Luchtvaartcluster	9 564	8 058	40,1%	100,0%
Vervoer door de lucht	4 531	3 807	19,0%	47,4%
Reisbureaus en reisorganisatoren	161	144	0,7%	1,7%
Airport Operator	823	758	3,5%	8,6%
Airport Handling	2 075	1 555	8,7%	21,7%
Bouwen en herstellen van vliegtuig	1 072	942	4,5%	11,2%
Andere luchtvervoerondersteunende activiteiten	902	854	3,8%	9,4%
Andere luchthavengebonden activiteiten	12 007	9 515	50,4%	100,0%
Personenvervoer over land	430	410	1,8%	3,6%
Goederenvervoer over land	291	253	1,2%	2,4%
Vrachtverwerking en opslag	2 268	2 034	9,5%	18,9%
Posterijen en koeriers	2 276	1 929	9,5%	19,0%
Beveiliging en industriële reiniging	1 647	1 260	6,9%	13,7%
Handel	574	452	2,4%	4,8%
Hotels, restaurants en catering	1 255	987	5,3%	10,5%
Overige diensten	438	372	1,8%	3,6%
Overige industrieën	69	64	0,3%	0,6%
Publieke diensten	1 588	1 525	6,7%	13,2%
Uitzendkantoren	1 171	229	4,9%	9,8%
Business cluster	2 265	2 165	9,5%	100,0%
Consultancy	2 265	2 165	9,5%	100,0%
Totaal	23 836	19 739	100,0%	100,0%

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

Werknemers op de luchthaven zijn afkomstig uit heel België

Wat betreft de plaats waar de werknemers actief op de luchthaven woonachtig zijn, zien we een opvallend grote spreiding. De luchthaven stelt immers werknemers tewerk uit alle provincies en bij uitbreiding bijna alle gemeenten van het land (figuur b1.2). Het zwaartepunt van tewerkstelling ligt echter bij de provincies Vlaams-Brabant (40%) en Antwerpen (17%), gevolgd door het Brussels Gewest (16%) en Oost-Vlaanderen (10%) (tabel 1.3). Op gewestelijk niveau zijn verder drie op vier werknemers (74% of 17 006 werknemers) woonachtig in het Vlaams Gewest. Het Brussels Gewest levert 3 617 werknemers (16%), en het Waals Gewest 2 398 werknemers (10%). De werknemers wonen in de nabijheid van de luchthaven (gemeenten Zaventem, Vilvoorde, maar ook Machelen, Steenokkerzeel, Kortenberg en Kampenhout). Verder pendelen grote groepen werknemers vanuit Brussel en Schaarbeek, alsook vanuit Leuven, Antwerpen en Mechelen.

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

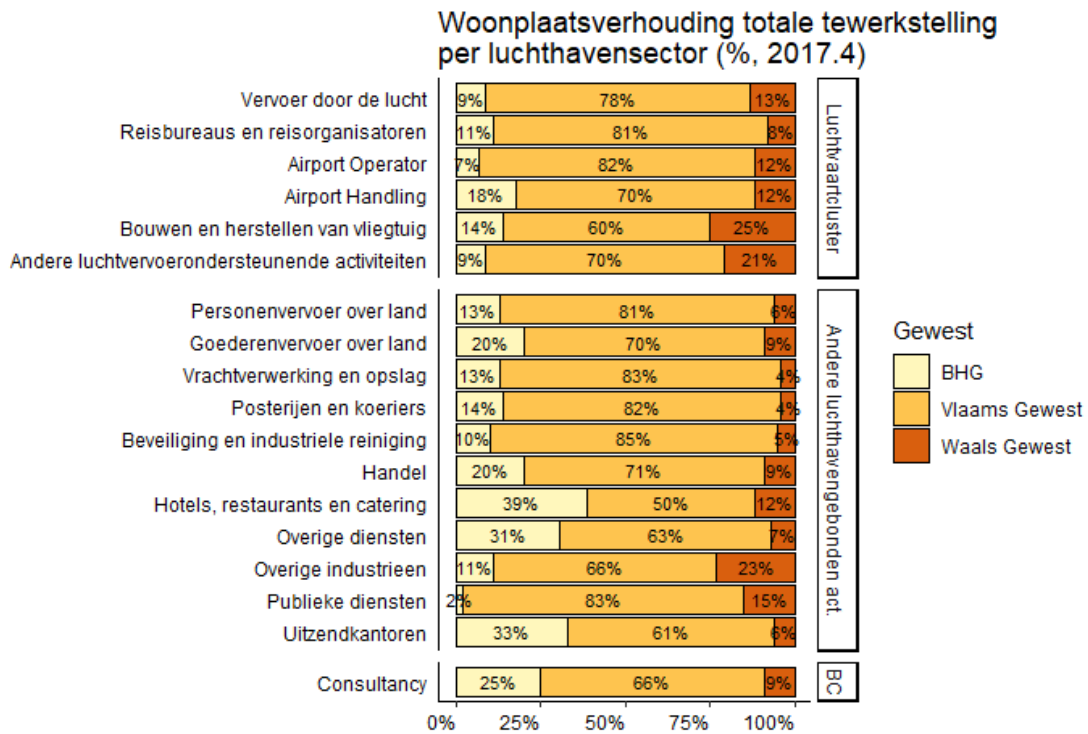
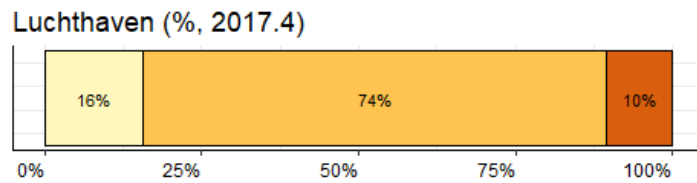
2017.4	# WN	% gewest	% provincie
BHG	3 617	15,7%	
Brussel	3 617		15,7%
Vlaams Gewest	17 006	73,9%	
Antwerpen	3 975		17,3%
Limburg	947		4,1%
Oost-Vlaanderen	2 229		9,7%
Vlaams-Brabant	9 244		40,2%
West-Vlaanderen	611		2,7%
Waals Gewest	2 398	10,4%	
Henegouwen	775		3,4%
Luik	455		2,0%
Luxemburg	28		0,1%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

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

Opgesplitst naar de twee belangrijkste clusters (tabel b1.1), zien we voor de *luchtvaartcluster* in de eerste plaats werknemers uit het Vlaams Gewest (74%), dan uit het Waals Gewest (15%) en tot slot uit het Brussels Gewest (12%). In de *cluster met de andere luchthavengebonden sectoren* wijzigt de volgorde en zien we meer Brusselse werknemers dan Waalse (17% versus 7%). In de *business cluster* komt 25,3% van alle werknemers uit Brussel. Deze cluster telt dan weer minder werknemers uit het Vlaams Gewest (66%).

In de *cluster van de andere luchthavengebonden activiteiten* zijn de 17% Brusselaars vooral actief in de horeca en bij de uitzendkantoren (figuur 1.1). Het gaat om twee sectoren met een meer preciaire tewerkstelling, met een sterk overwicht van jongere mannen (74% van de Brusselse werknemers in deze sector zijn mannen, 54% is jonger dan 35 jaar). Deze werknemers zijn voornamelijk woonachtig in de gemeenten rond de Kanaalzone en de woongemeenten in het noordwesten van het gewest. In diezelfde cluster zien we verder ook heel wat werknemers afkomstig uit het nabije Vlaams-Brabant. Het gaat hier vooral om oudere werknemers (aandeel van 50-plussers bij de werknemers uit Vlaams-Brabant is 23%). Werknemers woonachtig in het Waals Gewest zijn vooral actief in de *luchtvaartcluster*, in het bijzonder in het bouwen en herstellen van vliegtuigen. Voor de typische luchtvaartsector vervoer door de lucht komen relatief meer werknemers uit de provincie Antwerpen, en dan in hoofdzaak de stad Antwerpen. Figuur b1.3 in bijlage laat tot slot zien dat werknemers die in de *luchtvaartcluster* actief zijn, verder wonen dan werknemers actief in de tweede, *luchthavengebonden cluster*. Voor de meer gespecialiseerde profielen en de typische luchthavenjobs is de pendelafstand dus groter.

Figuur 1.1 Uit welke gemeenten zijn werknemers op de luchthaven afkomstig? (% , 2017.4)



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

1.4 Het profiel van tewerkstelling en aanwervingen

De hierboven besproken cijfers over de (karakteristieken van de) tewerkstelling op de luchthaven geven enkel een statisch beeld van de luchthaven als arbeidsmarkt. We kijken immers louter naar de werkgelegenheid (het totale aantal jobs; zowel nieuwe als langer bestaande jobs) op een bepaald moment van het jaar, maar krijgen geen info over de bruto-componenten van deze tewerkstelling⁵. Daarom willen we in dit deel - aanvullend op de tewerkstellingsstatistieken - de dynamische kant van de luchthaven als arbeidsmarkt naar voor brengen. We kijken hiervoor naar de werknemersdynamiek, met name de bewegingen van werknemers in en uit ondernemingen. Deze blijven vaak verborgen achter netto-statistieken, maar met behulp van de Dynam-methodologie⁶ kunnen ze wel op een correcte manier geanalyseerd worden. We gebruiken ze hiervolgend om na te gaan of de karakteristieken van de personen die instromen aan de basis liggen van eventueel veranderende profielen in de totale tewerkstelling (bijvoorbeeld verschuiving van de verhoudingen man-vrouw, jong-oud, ...).

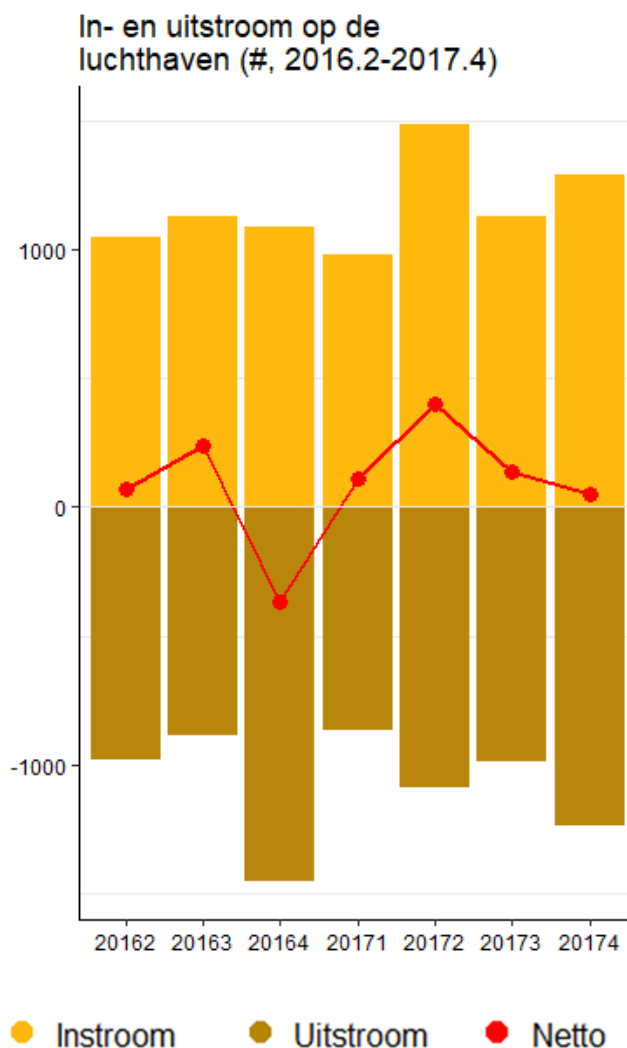
⁵ We onderscheiden de job- en werknemersdynamiek. In dit rapport bekijken we verder enkel de werknemersdynamiek.

⁶ Zie <https://www.dynamstat.be/nl/methodologie>

1.4.1 Evolutie van aanwervingen op de luchthaven

Bij wijze van inleiding starten we dit deel met een schets van de evolutie in de werknemersdynamiek op Brussels Airport. We gaan hier dus niet enkel na of de totale tewerkstelling in een onderneming is gegroeid of gekrompen; wel wordt er ingezoomd op hoeveel werknemers bij elke onderneming zijn gestart en hoeveel werknemers de ondernemingen op de luchthaven hebben verlaten. De werknemersdynamiek omvat met andere woorden zowel de aanwervingen als de exits over een bepaalde periode (hier op kwartaalbasis).

Figuur 1.2 In- en uitstroom van werknemers op Brussels Airport (#, 2016.2-2017.4)



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

Figuur 1.2 toont de evolutie van de in- en uitstroom tussen het tweede kwartaal van 2016 en het einde van 2017⁷. Het verschil tussen de in- en de uitstroom geeft de netto-evolutie weer van de tewerkstelling op de luchthaven. Deze was in de beschouwde periode eenmaal negatief, namelijk in het vierde kwartaal van 2016 (netto 364 werknemers minder). Een vergelijking met het vierde kwartaal van 2017

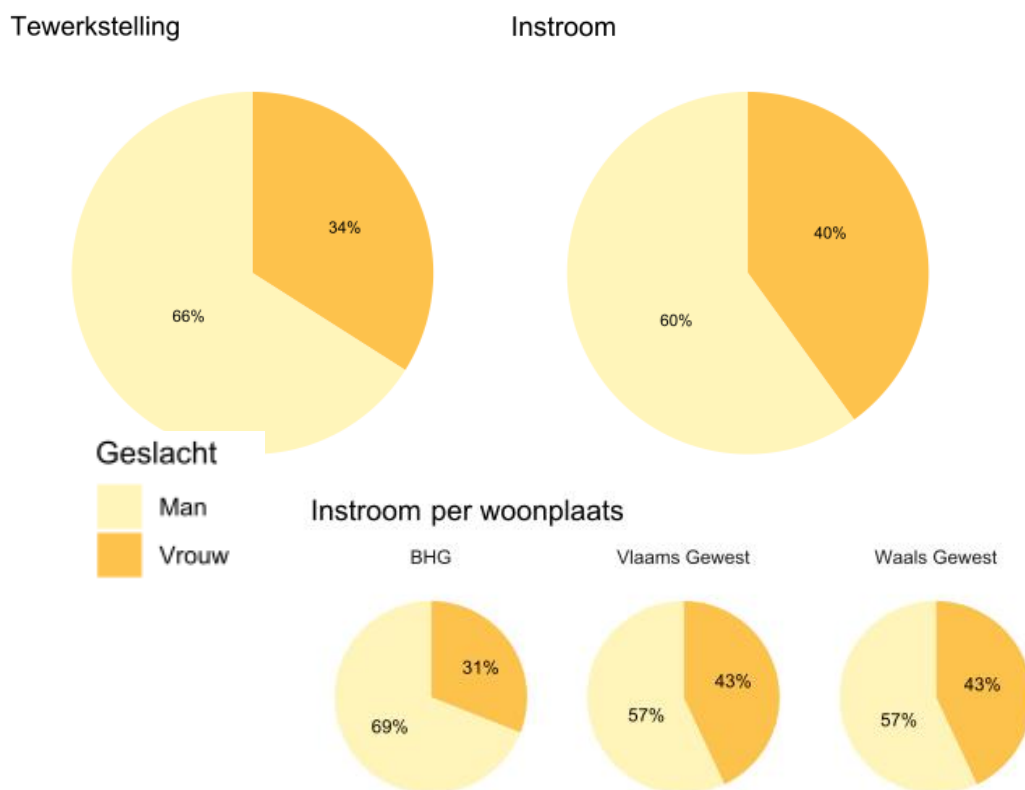
⁷ Aangezien de vestiging van de consultancy-activiteiten op de luchthaven pas in 2017 werden gerealiseerd worden deze activiteiten niet in de evolutie opgenomen. Bijkomend controleerden we voor de overname van bepaalde activiteiten van Thomas Cook Airlines door Brussels Airlines. Om een transfer van personeel van de ene onderneming naar de andere niet als een in- en uitstroom te kwalificeren, beschouwen we in deze analyse Brussels Airlines en Thomas Cook Airlines Belgium als één onderneming. De bewegingen van werknemers tussen deze twee bedrijven worden daardoor niet als in- of uitstroom meegenomen. Per kwartaal gaat het over een 4 tot 5 personen.

toont dat deze daling in hoofdzaak te wijten is aan een hogere uitstroom in 2016 dan in 2017 (1 451 vs. 1 237 werknemers); maar ook de instroom lag in 2016 onder het niveau van 2017 (1 087 vs. 1 290). De hoogste netto toename valt te noteren in het tweede kwartaal van 2017: de tewerkstelling steeg met 398 werknemers. Vergeleken met de netto-evolutie in dezelfde periode in 2016 is het duidelijk dat dit aan een hogere instroom ligt (1 484 werknemers). Niet toevallig valt de lagere instroom in 2016 na de aanslagen op de luchthaven, op 22 maart 2016. Ook de hogere uitstroom in het laatste kwartaal van 2016 zou hierdoor verklaard kunnen worden.

1.4.2 Tewerkstelling en aanwervingen naar enkele job- en werknemerskenmerken

Hiernavolgend bekijken we verder de aanwervingen naar enkele job- en werknemerskenmerken; met name geslacht, leeftijd, arbeidsregime, statuut⁸, opleidingsniveau, nationaliteit en origine, en we plaatsen deze in relatie tot de verdeling binnen de totale tewerkstelling. Algemeen blijkt dat zowel de populatie van werknemers reeds tewerkgesteld op de luchthaven als zij die in 2017 zijn ingestroomd, een aantal atypische kenmerken vertoont in vergelijking met het Vlaams Gewest. De benchmark met het Vlaams Gewest is telkens in bijlage opgenomen (figuren b1.4-b1.7 en figuren b1.10-b1.12).

Figuur 1.3 Tewerkstelling en aanwervingen op de luchthaven naar geslacht (% , 2017.4)



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

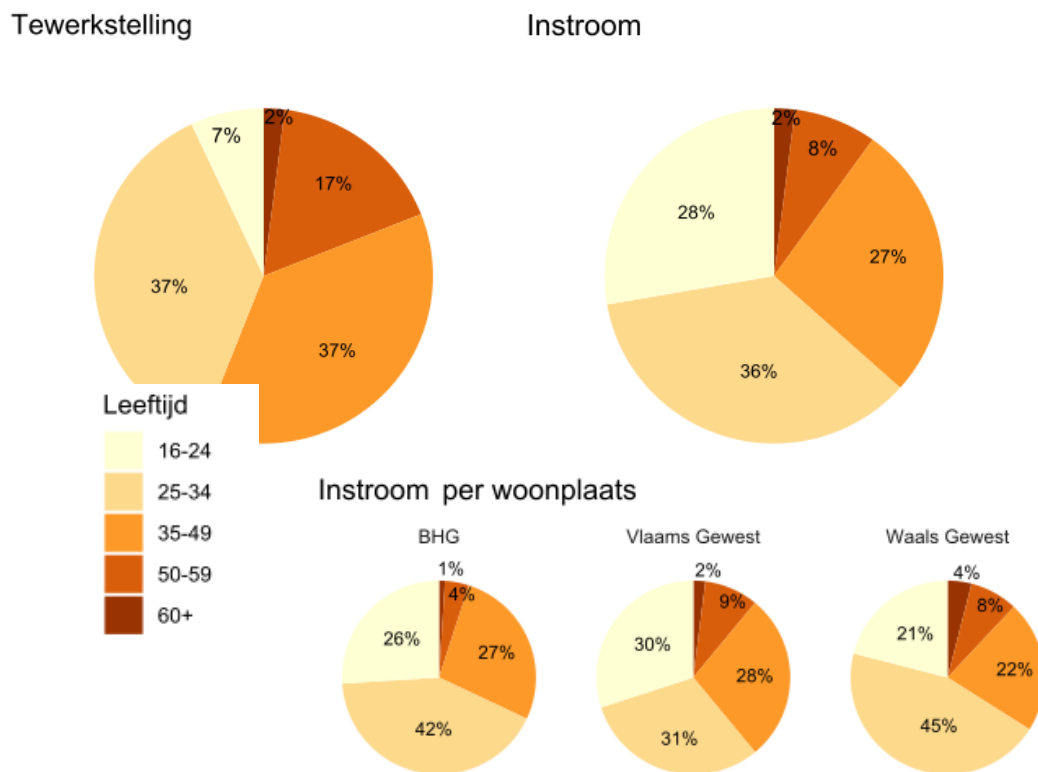
Mannelijke aanwervingen houden mannelijke tewerkstelling relatief goed in stand

Uit de verdeling van de totale tewerkstelling op de luchthaven naar geslacht (figuur 1.3), blijkt dat niet minder dan twee derde van alle werknemers op de luchthaven mannen zijn (in Vlaanderen is de man-vrouw verhouding ongeveer gelijk; figuur b1.4 in bijlage). Verder stroomden in het vierde kwartaal van 2017 ook 60% mannelijke werknemers in. Deze aanwervingsdynamiek houdt het overwicht

⁸ De kenmerken geslacht, leeftijd, arbeidsregime en statuut worden in dit rapport niet in relatie bekeken tot de sector waarin werknemers zijn tewerkgesteld. Hiervoor verwijzen we naar het Trendrapport 'Directe tewerkstelling op Brussels Airport'.

aan mannen in de totale tewerkstelling relatief goed in stand, maar kan wel een teken zijn in de richting van een iets vrouwelijkere tewerkstelling⁹. We kunnen de aanwervingen vervolgens verder opsplitsen naar de woonplaats van werknemers die zijn tewerkgesteld op de luchthaven. De minst gelijke instroom is te vinden in het Brussels Gewest: 69% van de aanwervingen vanuit dit gewest betreft mannelijke werknemers. Voor de instroom van werknemers uit het Waals en Vlaams Gewest is de verhouding gelijkaardig: 57% van de aanwervingen zijn mannelijke werknemers; 43% is vrouwelijk.

Figuur 1.4 Tewerkstelling en aanwervingen op de luchthaven naar leeftijd (% , 2017.4)



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

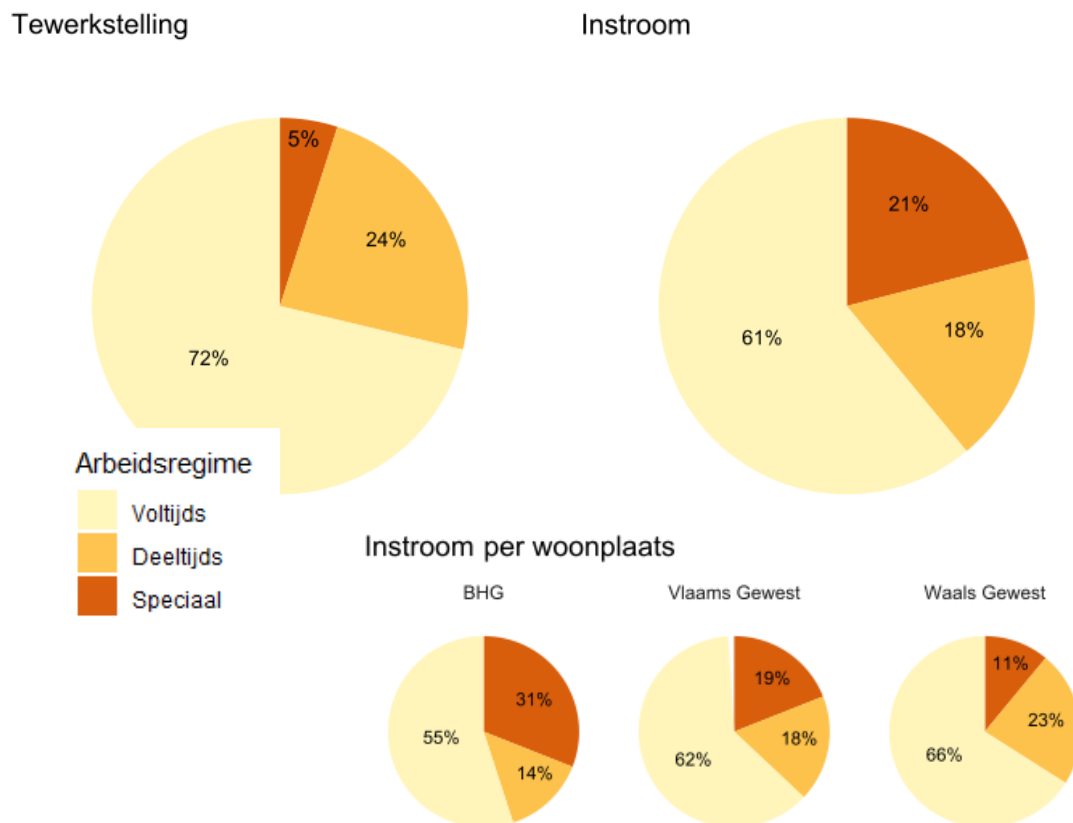
Meer instroom van jongeren uit Brussel, meer ouderen uit het Vlaams Gewest

Ook qua leeftijd (figuur 1.4) wijkt het beeld van de totale tewerkstelling op de luchthaven af van dat binnen het Vlaams Gewest (figuur b1.5 in bijlage). In de tewerkstelling van het Vlaams Gewest zien we immers een relatief gelijke verdeling van de vijf leeftijdsgroepen, terwijl er op de luchthaven duidelijk een groter aandeel 25-34 en 35-49-jarigen aan de slag is. De jongere en oudere leeftijdsgroepen zijn op de luchthaven minder sterk aanwezig dan gemiddeld in het Vlaams Gewest. Als we vervolgens de aanwervingen vergelijken met de totale tewerkstelling, dan zien we dat de aanwervingsstroom een groter aandeel jongere werknemers telt: 28% van de aanwervingen is jonger dan 25 jaar (in vergelijking met 7% bij de totale tewerkstelling). Bovendien ligt dat aandeel boven het Vlaams gemiddelde (24%). Het aandeel in de instroom van de 35-49-jarigen en 50-59-jarigen is dan weer beduidend lager (respectievelijk 27% en 8% in vergelijking met 37% en 17% in de totale tewerkstelling). Dit hoeft niet te verbazen: we zien over het algemeen meer instroombewegingen bij jongere werknemers, en een lagere dynamiek bij oudere leeftijdsgroepen. Opgesplitst naar woonplaats zien we dat het aandeel van de 25-34-jarigen in de aanwervingen uit Vlaanderen het laagst blijft (31%). Wel zien we hier een groot aandeel ouderen (11% is 50+). Ook voor nieuwe werknemers uit het Waals-Gewest vormen de 50+'ers een grote groep in de aanwervingen (12%), zeker ten opzichte van nieuwe werknemers uit

⁹ Vervolgonderzoek moet nagaan hoe de aanwervingen en de totale tewerkstelling verder evolueren.

het Brussels Gewest (waar slechts 5% van de instroom 50+ is). We zien vanuit het Brussels Gewest dan weer een beduidend jongere instroom (16-34-jarigen) dan vanuit de andere gewesten.

Figuur 1.5 Tewerkstelling en aanwervingen op de luchthaven naar arbeidsregime (% , 2017.4)



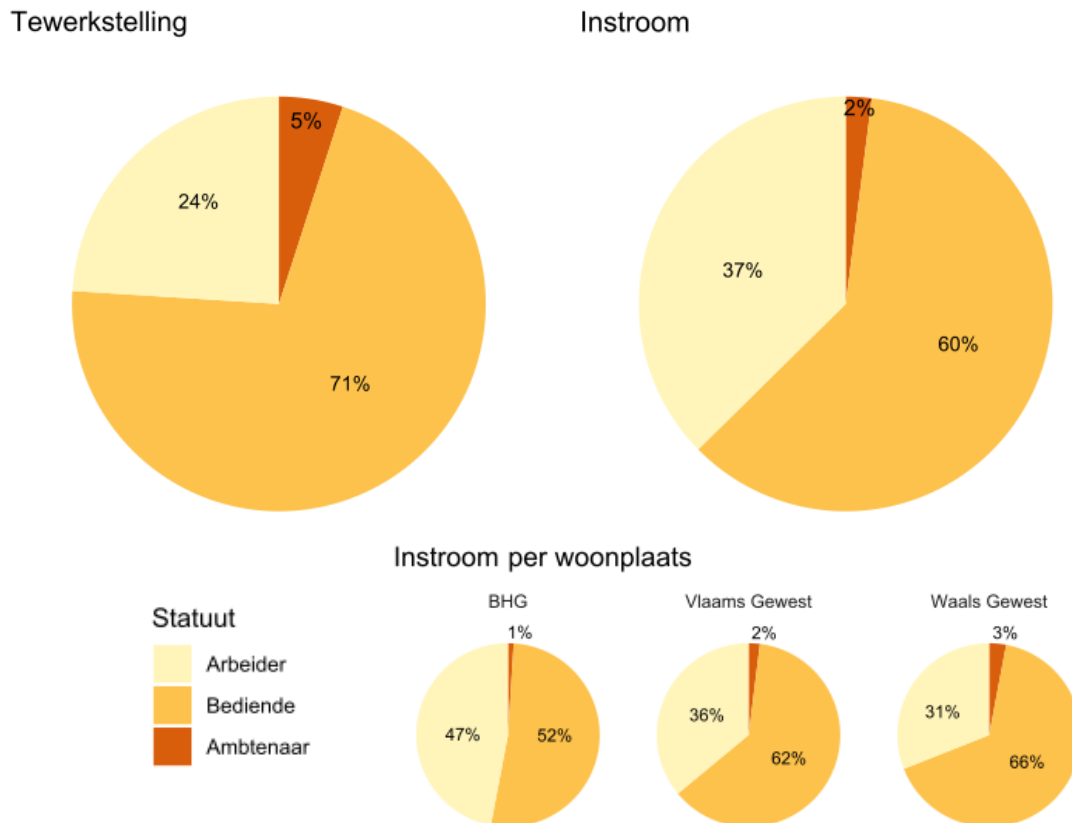
Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

Overzicht van jobs en aanwervingen in het voltijdse regime op Brussels Airport

Het arbeidsregime van werknemers op de luchthaven is in heel wat gevallen voltijds; 72% van de tewerkgestelden werkt in een voltijds arbeidsregime, ten opzichte van 58,5% in het Vlaams Gewest (figuur 1.5 en b1.6 in bijlage). Verder werkt 24% van de werknemers in een deeltijds contract, wat dan weer minder is dan het Vlaams gemiddelde van 35%. De speciale contracten¹⁰ komen relatief gezien even frequent voor op de luchthaven als in het Vlaams Gewest, wat het beeld corrigeert dat soms wordt opgehangen over de luchthaven als een arbeidsmarkt gekenmerkt door een grotere flexibiliteit dan gemiddeld. Als we kijken naar de opdeling van het arbeidsregime binnen de aanwervingen, zien we dat de speciale, kortlopende contracten (speciale type) hier een groter aandeel innemen dan in de totale tewerkstelling (21% in vergelijking met 5%). Zoals reeds aangegeven betreft het hier voornamelijk uitzendactiviteiten. Deze zijn typisch sterker vertegenwoordigd in de instroomstatistieken, net omwille van het kortlopend karakter van deze activiteiten. 31% van de Brusselse aanwervingen betreft deze categorie, wat beduidend meer is dan in de instroom in het speciale regime vanuit het Vlaams (19%) en vooral Waals Gewest (11%). Bij nieuwe werknemers uit het Waals Gewest zien we het grootste aandeel deeltijdse contracten (23%). Voltijdse contracten zijn echter steeds de belangrijkste categorie in de aanwervingen op de luchthaven.

¹⁰ Met speciale contracten worden uitzendcontracten en andere kortlopende contracten (bv. seizoensgebonden arbeid) bedoeld.

Figuur 1.6 Tewerkstelling en aanwervingen op de luchthaven naar statuut (% , 2017.4)



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

Brussels Airport rekruteert meer bedienden dan arbeiders, al verdwijnt dit verschil bij werknemers uit Brussel

Wat opvalt in de verdeling naar statuut (figuur 1.6), is dat er op de luchthaven beduidend meer bedienden werken (71%) dan het Vlaams gemiddelde (49%, figuur b1.7 in bijlage). Het aandeel arbeiders en ambtenaren op de luchthaven blijft lager dan het Vlaams gemiddelde¹¹. Dit kan te wijten zijn aan de opname in de figuur van de *business cluster*, waarin uitsluitend bedienden worden tewerkgesteld. Ook een bedrijf als Brussels Airport Company, met een groot belang in de tewerkstelling op de luchthaven, telt uitsluitend bedienden en heeft een aandeel in deze tendens. Vervolgens zien we dat de aanwervingen op de luchthaven de verdeling naar statuut in de totale tewerkstelling kunnen corrigeren. Zo vinden we ook het meeste aanwervingen terug in het bediendenstatuut (60%), maar dit aandeel blijft beduidend lager dan de 71% bedienden die we zien in de totale tewerkstelling. Het arbeidersstatuut plukt hiervan de vruchten; dit statuut kent een aandeel in de instroom van 37% (ten opzichte van de 24% arbeiders in de totale tewerkstelling)¹². De instroom van ambtenaren is beperkt (2%); al omvatten deze cijfers niet de aanwervingen binnen defensie. Voor aanwervingen van werknemers woonachtig in het Brussels Gewest is de verhouding bedienden/arbeiders meer gelijk (52% en 47%) dan in de andere gewesten. Er worden dus relatief meer arbeiders aangeworven vanuit het Brussels Gewest.

Volgende figuren (figuren 1.7, 1.8 en 1.9) behandelen de variabelen die verzameld zijn via de KSZ; met name opleidingsniveau, nationaliteit en origine. Deze gegevens omvatten zoals gezegd 10% van de populatie. Figuur b1.8 in bijlage laat zien hoe groot de steekproef van de totale tewerkstelling voor

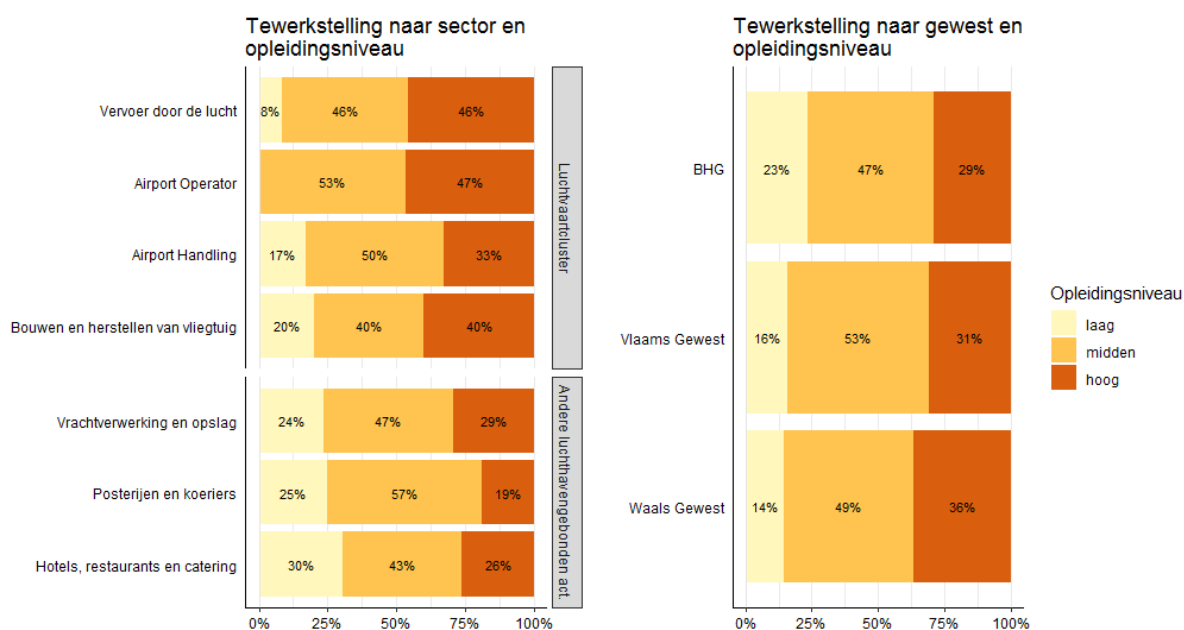
¹¹ De gegevens van defensie (luchtmacht) zijn verkregen via een lange bevraging en zijn bijgevolg niet opgenomen in de cijfers rond statuut. Het aantal ambtenaren blijft hierdoor licht onderschat.

¹² Dit kan deels verklaard worden doordat arbeiders meer dan gemiddeld terecht komen in kortlopende dan wel uitzendjobs. De instroomstatistieken voor dit soort jobs liggen typisch gezien hoger dan die voor langdurende jobs.

deze variabelen is. Omwille van representativiteitsredenen zoomen we in dit deel niet verder in op de aanwervingsdynamiek¹³.

Als eerste bekijken we de tewerkstelling op Brussels Airport naar opleidingsniveau. We beschouwen hier de originele gegevens zoals beschikbaar in de databank van de KSZ. Deze data zijn echter vaak onvolledig, zeker indien men verder terug gaat in de tijd of focust op oudere leeftijdsgroepen. In bijlage maken we daarom de vergelijking met de verdeling op basis van door ons bijgeschatte gegevens (figuren b1.9). De bijschatting is gebeurd op basis van de statistische techniek imputatie, waarbij gecontroleerd wordt voor variabelen als loon, leeftijd of sector. Onze voorkeur gaat echter uit naar de data zoals gegeven door de KSZ, zonder correctie. Enerzijds omdat de bijschatting vrij ruw is, anderzijds omdat we net de relatie tussen het opleidingsniveau en de verschillende sectoren willen bestuderen. Dit is moeilijk als de gegevens rond opleidingsniveau worden bijgeschat met behulp van de variabele sector (cirkelredenering).

Figuur 1.7 Tewerkstelling op de luchthaven naar opleidingsniveau (% , 2015.4)



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

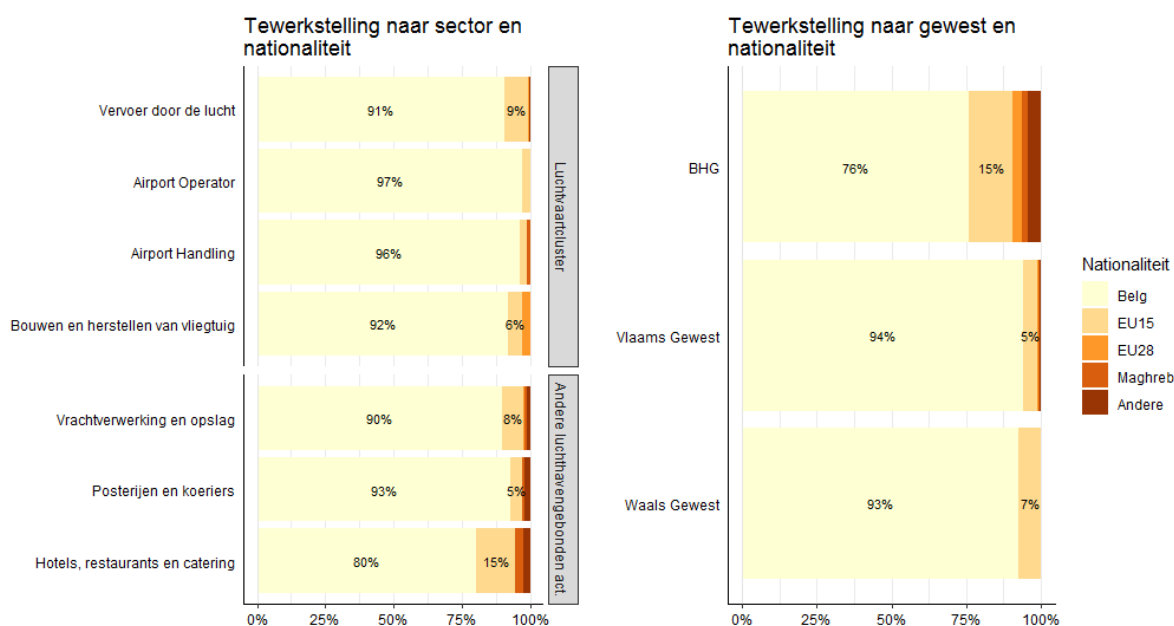
Verdeling opleidingsprofielen op de luchthaven gelijkend aan Vlaams Gewest, al zijn er sectorale verschillen

Het linkse taartdiagram in figuur b1.10 in bijlage laat bij wijze van inleiding zien welk opleidingsniveau werknemers die op de luchthaven werken precies hebben, zonder onderscheid naar sectoren of gewesten. Zo blijkt dat 31,4% van alle werknemers op Brussels Airport hoogopgeleid is. Dit is evenveel als de tewerkstelling op Vlaams niveau. De middencategorie is echter het grootst met 51,9% (43% op Vlaams niveau) en verder is 16,8% van de werknemerspopulatie laagopgeleid, wat dan weer opvallend minder is dan gemiddeld in Vlaanderen (25%). Een eerste ontleding naar luchthavensectoren (figuur 1.7) toont dat de middengeschoolde werknemers in de meeste sectoren goed vertegenwoordigd zijn, maar vooral in de sectoren posterijen en koeriers (57%), airport operator (53%) en airport handling (50%) is deze groep belangrijk. Hoger opgeleiden worden voor een groter deel ingezet in de eigenlijke *luchtnaartcluster*, en dan vooral in het vervoer door de lucht (46%). Zo zijn in deze cluster, op de handling activiteiten na, telkens 40% of meer van de werknemers hoogopgeleid,

¹³ Het vierde kwartaal van 2017 kende immers een instroom van 1 290 werknemers, 10% hiervan is te weinig om relevante uitspraken te doen over de luchthavenpopulatie.

terwijl dit in de andere cluster rond de 20-30% is. Lager opgeleiden vinden dan weer meer hun weg in de *andere luchthavengebonden activiteiten cluster*, maar ook in het bouwen en herstellen van vliegtuigen worden ze relatief vaak ingezet (20%). In de verdeling naar gewest tot slot zien we het grootste aandeel hoogopgeleiden uit het Waals Gewest (36%), gevolgd door het Vlaams (31%) en vervolgens het Brussels Gewest (29%). Verder blijkt er een beduidend groter aandeel laagopgeleiden actief te zijn uit het BHG (23%) dan uit de andere twee gewesten (16% uit het Vlaams en 14% uit het Waals Gewest).

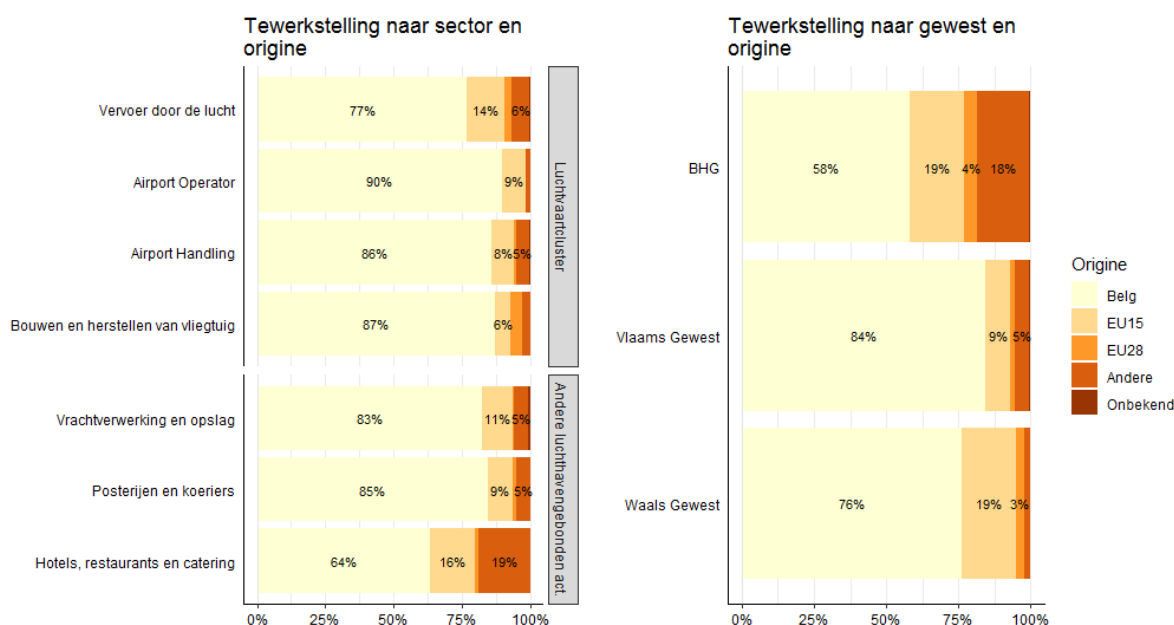
Figuur 1.8 Tewerkstelling op de luchthaven naar nationaliteit (% , 2015.4)



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

Oververtegenwoordiging van de Belgische nationaliteit, behalve bij de werknemers woonachtig in het Brussels Gewest
 Figuur b1.11 toont dat zowel op de luchthaven (92%) als in het Vlaams Gewest (90%) het overgrote deel van de werknemers de Belgische nationaliteit heeft. Op beide arbeidsmarkten heeft verder respectievelijk 6% en 5% de nationaliteit van een ander EU15 land. Sectoraal betekent dit voor de luchthaven dat ook in elke sector 9 op 10 werknemers de Belgische nationaliteit heeft, al is er één belangrijke uitzondering (figuur 1.8). In de horeca valt dit percentage terug tot 80%, en het zijn vooral de werknemers uit EU15 landen die hier de vruchten van plukken. Opgesplitst naar gewest zien we verder dat vooral vanuit Brussel een groter aandeel niet-Belgen afkomstig is. Gezien Brusselaars vaker dan gemiddeld in de horeca terecht komen, biedt dit een verklaring voor het sectorale beeld. Tot slot zien we vanuit het Vlaams Gewest (94%) en het Waals Gewest (93%) opnieuw vooral werknemers met de Belgische nationaliteit.

Figuur 1.9 Tewerkstelling op de luchthaven naar origine (% , 2015.4)



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

Meer werknemers met EU15 achtergrond dan op Vlaams niveau

De verdeling van de luchthaventewerkstelling naar origine (figuur b1.12) laat (zoals te verwachten) een ander beeld zien dan de verdeling naar nationaliteit. Op de luchthaven heeft 80% van de tewerkgestelden de Belgische origine¹⁴, terwijl dit op Vlaams niveau 84% is. De tweede grootste groep wordt opnieuw gevormd door de werknemers met een origine uit EU15 landen, en ook deze is op de luchthaven (11%) beduidend groter dan op de Vlaamse arbeidsmarkt (8%). Sectoraal zien we dat de horeca de grootste tewerkstelling met een vreemde origine kent (figuur 1.9). Hier heeft slechts 64% van alle werknemers de Belgische origine, vooral ten voordele van de groep EU15 (16%). Airport operator blijkt dan weer een sector waar vooral werknemers met een Belgische achtergrond werken (90%). Als we dit verder uitdiepen naar de woonplaats van werknemers, zien we dat in eerste instantie de werknemers uit het Brussels Gewest de personeelsdiversiteit op de luchthaven vorm geven. 58% van deze werknemers heeft de Belgische origine, en respectievelijk 19% en 4% komt uit de groep EU15 en EU18. Verder kent 18% een nog andere origine. Ook het Waals Gewest levert een groot aandeel werknemers met de origine EU15 (19%), maar hier is de groep met Belgische origine beduidend groter (76%). Vanuit het Vlaams Gewest komen algemeen minder werknemers met een vreemde origine (16% in totaal).

1.5 Conclusie

Deze paper bouwt verder op het trendrapport over de directe tewerkstelling op Brussels Airport Zaventem, dat tot stand kwam in samenwerking met Aviato, Brussels Airport en de Nationale Bank van België, en geldt als de meest accurate en transparante studie over de directe tewerkstelling op de luchthaven. De belangrijkste resultaten uit het trendrapport kwamen in deze paper aan bod, en er werd een extra blik geworpen op het profiel van de aanwervingen en van de tewerkstelling als geheel op de luchthaven.

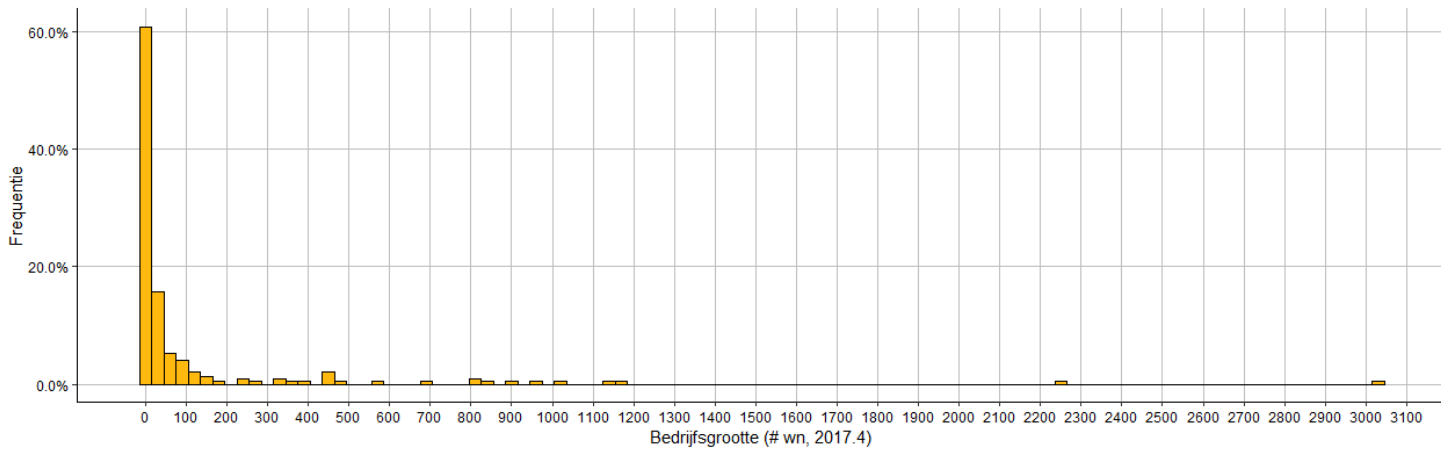
¹⁴ De categorie 'Belg' omvat hier zowel de KSZ-gedefinieerde categorieën 'Belg' als 'Geen vreemde origine, maar onvolledige info'.

Op de luchthaven van Zaventem waren in het vierde kwartaal van 2017 exact 23 836 werknemers actief in 337 vestigingen van 317 bedrijven. Met deze omvang evenaart de directe tewerkstelling op Brussels Airport de grootste werkgevers in België en staat ze in voor respectievelijk 1% en 0,6% van het totale aantal jobs in het Vlaams Gewest en België als geheel. De luchthaven vormt verder een specifieke arbeidsmarkt, met een heterogene samenstelling van drie clusters en 18 sectoren. Daarnaast zien we een combinatie van erg grote en kleine sectoren, en ook grote en kleine bedrijven. De typische jobs op de luchthaven vertegenwoordigen meer dan de helft van het totale aantal werknemers. Naar woonplaats van de totale werknemerspopulatie gaat het op de luchthaven om een zeer scheve samenstelling. 73,9% van alle werknemers op de luchthaven komt uit het Vlaams Gewest, terwijl slechts 15,7% pendelt vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en 10,4% vanuit het Waals Gewest. Verder zien we hier enkele opvallende sectorale verschillen. Zo komen werknemers uit het Brussels Gewest meer dan gemiddeld in de eerder precieze sectoren horeca en uitzend terecht.

Zowel het profiel van de aanwervingen als het profiel van de totale tewerkstelling op de luchthaven wijkt af van het gemiddelde Vlaamse beeld. We zien dat zowel de tewerkstelling als de aanwervingen erg mannelijk en voltijds gericht zijn. Verder is er een overwicht aan bediendenfuncties en worden de jobs vooral ingevuld door de middengroep 25-34 jaar. Wat ook opvalt is dat er op de luchthaven, meer dan op Vlaams niveau, een groot aandeel werknemers aan de slag is met een vreemde origine (vooral EU15). Deze zijn voor het grootste deel afkomstig uit Brussel en worden in hoge mate in de horeca tewerkgesteld. De verhouding van de verschillende opleidingsniveaus op de luchthaven vertoont tot slot weinig verschil met die op de Vlaamse arbeidsmarkt, al zien we een groter aandeel laagopgeleide werknemers gemiddeld in Vlaanderen dan op de luchthaven. Deze paper bevestigt dus het atypisch karakter van de tewerkstelling en de aanwervingen op Brussels Airport in vergelijking met de Vlaams arbeidsmarkt als geheel. Tegelijk blijkt wel dat het profiel van aanwervingen op Brussels Airport het atypische karakter lichtjes bijstuurt in de richting van het Vlaamse gemiddelde. Of dit een trend is die zich doorzet in de komende jaren zal moeten blijken uit opvolgingsstudies.

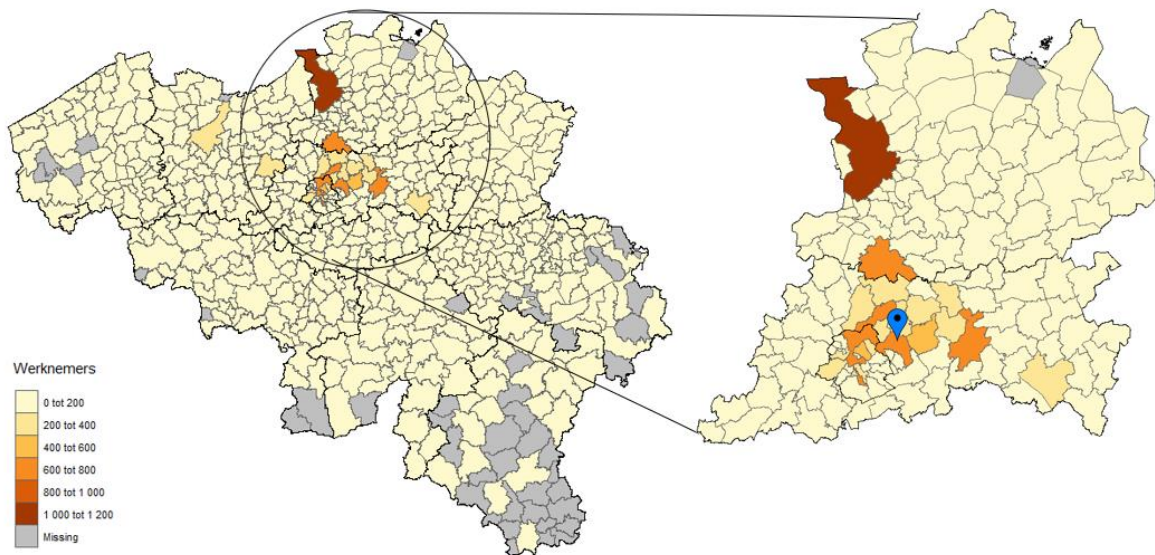
bijlage 1

Figuur b1.1 Histogram naar de bedrijfsgrootte van ondernemingen op de luchthaven (#, 2017.4)



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

Figuur b1.2 Tewerkstelling op de luchthaven op gemeenteniveau (#, 2017.4)



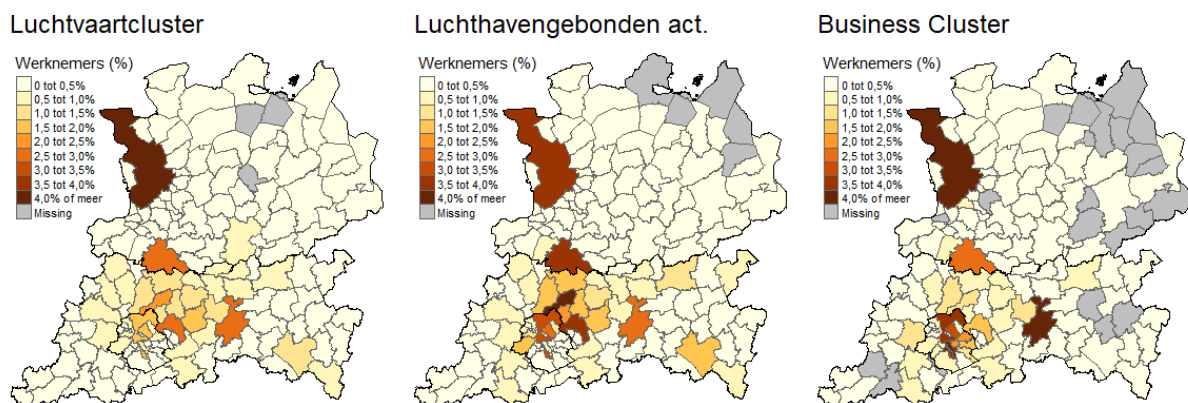
Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

Tabel b1.1 Aantal werknemers per cluster opgedeeld naar gewesten, provincies en (voor Brussel) zones (# & %, 2017.4)

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

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

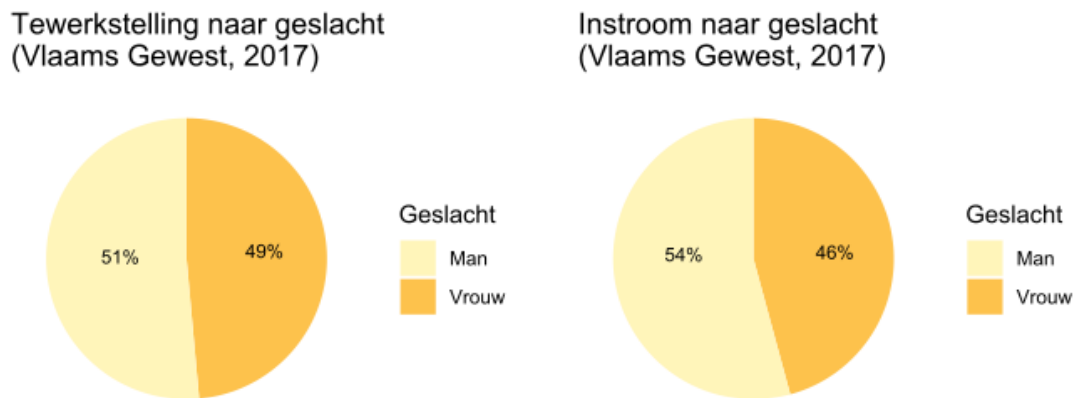
Figuur b1.3 Uit welke gemeenten zijn de werknemers op de luchthaven afkomstig? (# & %, 2017.4)



* De figuren geven weer wat het relatief belang is van de subregio of gemeente van herkomst in de luchthaven-tewerkstelling. Ze geven dus niet weer wat het belang is van de luchthaven-tewerkstelling voor de lokale arbeidsmarkt in een bepaalde subregio of gemeente.

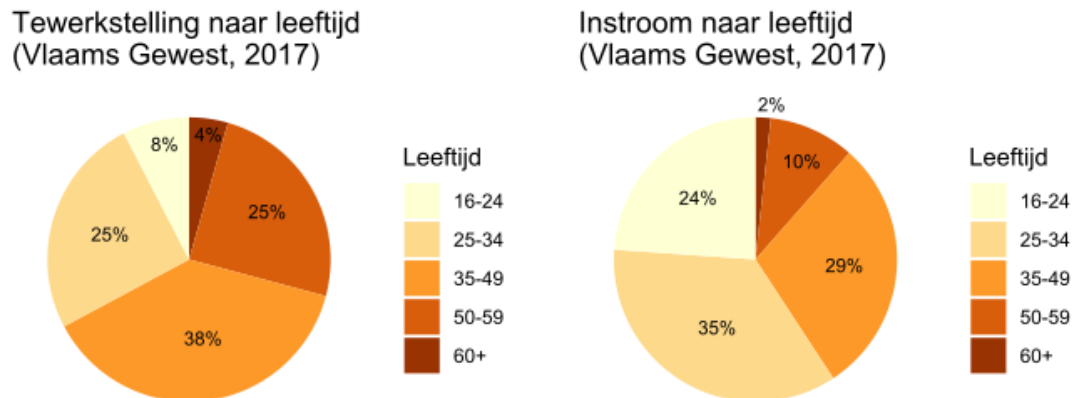
Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviatio; bewerking HIVA-KU Leuven

Figuur b1.4 Benchmark Vlaams Gewest: tewerkstelling en instroom naar geslacht (% , 2017)



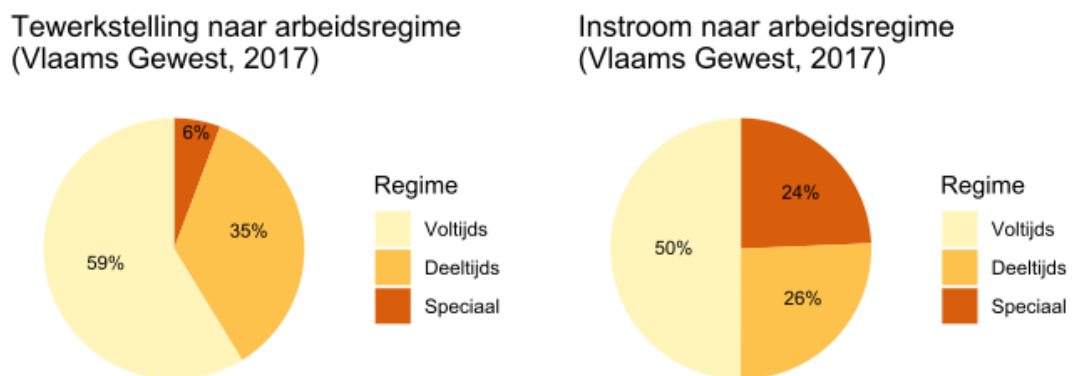
Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

Figuur b1.5 Benchmark Vlaams Gewest: tewerkstelling en instroom naar leeftijd (% , 2017)



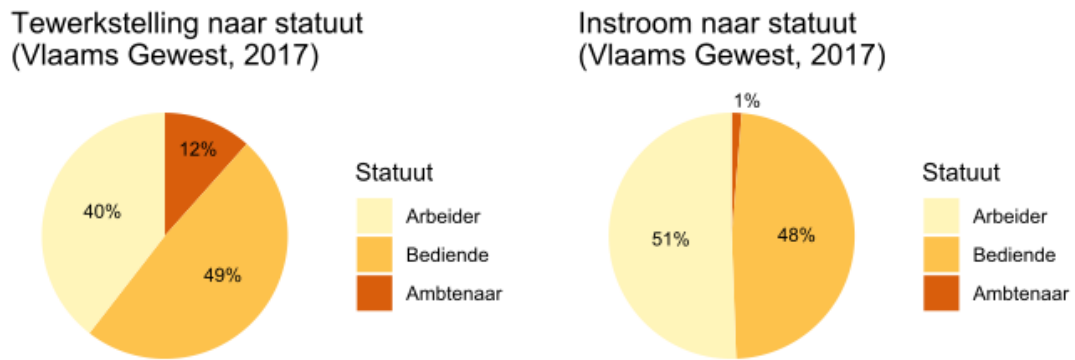
Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

Figuur b1.6 Benchmark Vlaams Gewest: tewerkstelling en instroom naar arbeidsregime (% , 2017)



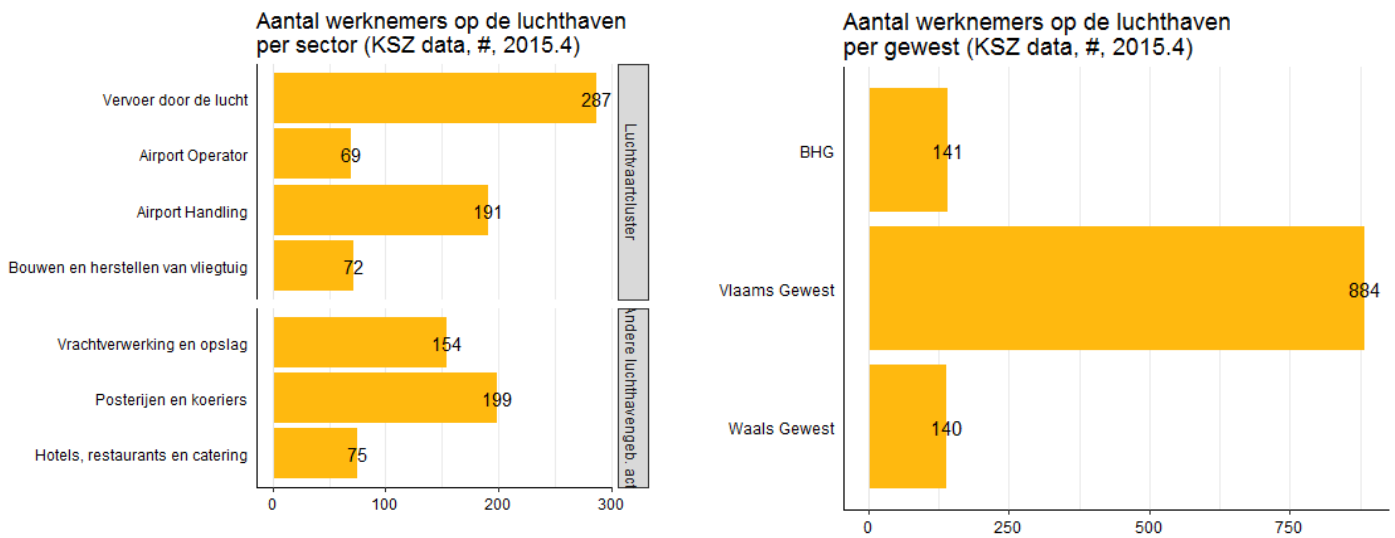
Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

Figuur b1.7 Benchmark Vlaams Gewest: tewerkstelling en instroom naar statuut (% , 2017)



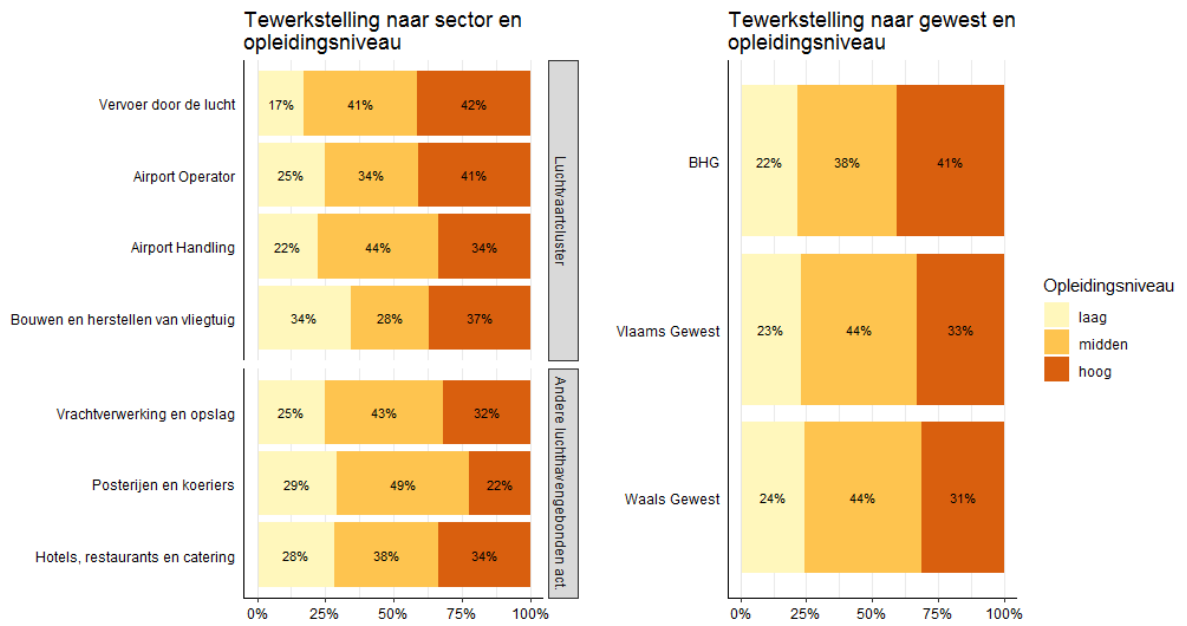
Bron RSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

Figuur b1.8 Aantal werknemers op de luchthaven per sector en gewest volgens KSZ-data (#, 2015.4)



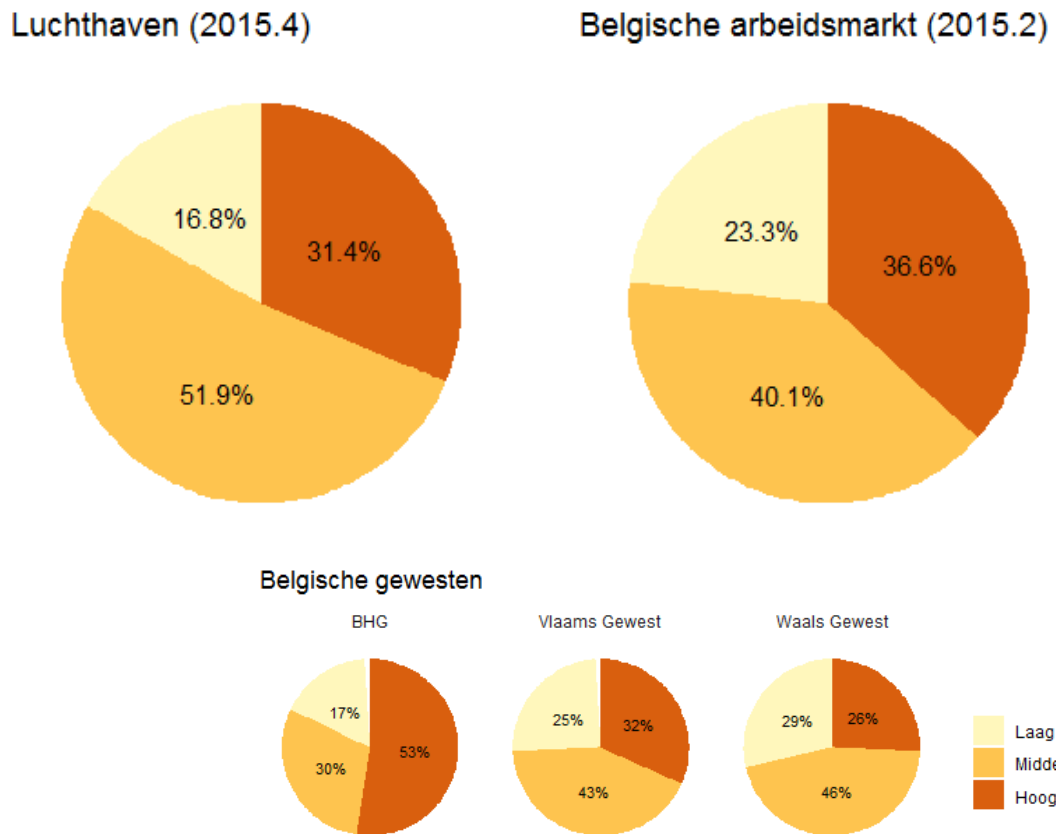
Bron KSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

Figuur b1.9 Tewerkstelling op de luchthaven naar opleidingsniveau, met bijschatting (# & %, 2015.4)



* De gegevens rond opleidingsniveau zijn in de KSZ-data onvolledig en werden daarom bijschat met behulp van de statistische techniek imputatie. Hierbij werd gecontroleerd voor variabelen als sector of loon.
 Bron KSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

Figuur b1.10 Totale tewerkstelling op de luchthaven, in België en in de Belgische gewesten naar opleidingsniveau (% , 2015.4 en 2015.2)

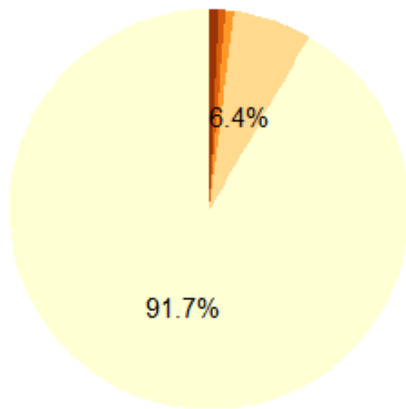


* De totale tewerkstelling op de luchthaven is berekend voor het jaar 2015.4, de tewerkstelling op de Belgische arbeidsmarkt behandelt het jaar 2015.2.

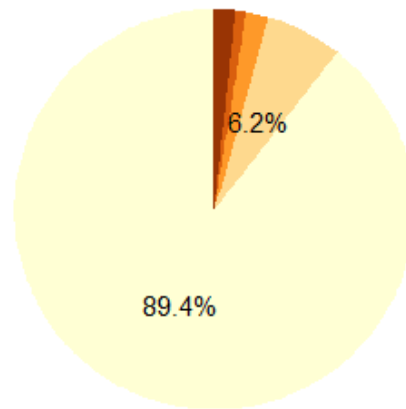
Bron KSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

Figuur b1.11 Totale tewerkstelling op de luchthaven, in België en in de Belgische gewesten naar nationaliteit (% , 2015.4 en 2015.2)

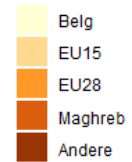
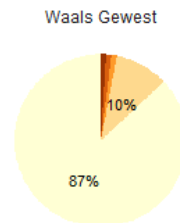
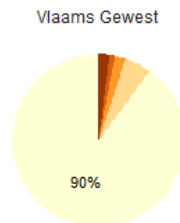
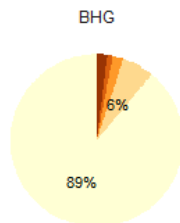
Luchthaven (2015.4)



Belgische arbeidsmarkt (2015.2)



Belgische gewesten

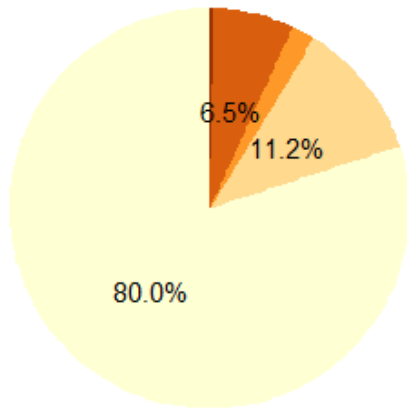


* De totale tewerkstelling op de luchthaven is berekend voor het jaar 2015.4, de tewerkstelling op de Belgische arbeidsmarkt behandelt het jaar 2015.2.

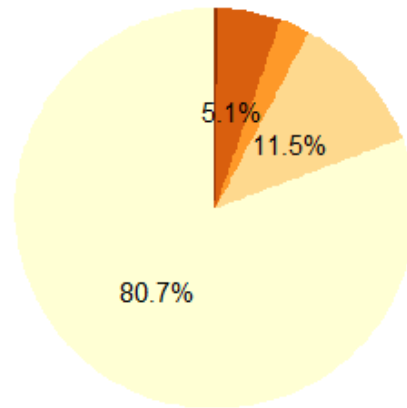
Bron KSZ & aanvullende gegevensverzameling HIVA, NBB, Aviato; bewerking HIVA-KU Leuven

Figuur b1.12 Totale tewerkstelling op de luchthaven, in België en in de Belgische gewesten naar origine (% , 2015.4 en 2015.2)

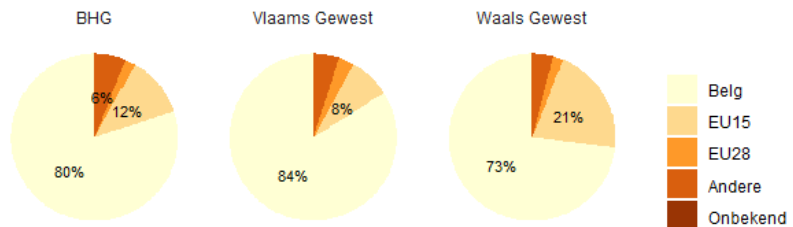
Luchthaven (2015.4)



Belgische arbeidsmarkt (2015.2)



Belgische gewesten



* De totale tewerkstelling op de luchthaven is berekend voor het jaar 2015.4, de tewerkstelling op de Belgische arbeidsmarkt behandelt het jaar 2015.2.

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

