# Directe tewerkstelling op Brussels Airport

METHODOLOGISCHE NOTA 2019/1

Tim Goesaert, Tine Vandekerkhove &
Ludo Struyven

Aviato
a heart for jobs

KU LEUVEN
HIVA
ONDERZOEKSINSTITUUT VOOR
ARBEID EN SAMENLEVING

KU LEUVEN HIVA
ONDERZOEKSINSTITUUT VOOR ARBEID EN SAMENLEVING

Aviato
a heart for jobs

# DIRECTE TEWERKSTELLING OP BRUSSELS AIRPORT

## Methodologische nota 2019/1

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

Onderzoek in opdracht van Aviato

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

D/2019/4718/017 – ISBN 9789088360909

© 2019 HIVA-KU Leuven
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.
No part of this book may be reproduced in any form, by mimeograph, film or any other means, without permission in writing from the publisher.

# Inhoud

**Inleiding** **5**

**1 | Methodologie voor het meten van de directe tewerkstelling** **7**
1.1 Afbakening en definitie activiteiten en sectoren 7
1.2 Keuze van het luchthavengebied 8
1.3 Uitbreiding arbeidsmarktstudie Brussels Airport 9
1.4 Indeling van de luchthavengebonden activiteiten 10
1.5 Selectie bedrijven en verzamelen tewerkstellingsgegevens 11

**2 | Overzicht en uitwerking plan van aanpak** **13**
2.1 Verzamelen en verfijnen ondernemingslijsten 13
2.2 Data-aanvraag RSZ 13
2.3 Uitsturen bevraging 14
2.4 Rapportering tewerkstellingscijfers 15

**Referenties** **19**

# Inleiding

Deze nota bespreekt de gevolgde methodologie van de arbeidsmarktstudie voor Brussels Airport. Deze studie omvat het meten van de directe tewerkstelling op de luchthaven alsook het in kaart brengen van de verschillende werknemersprofielen en jobs op Brussels Airport. De methode dient een objectieve en transparante meting van de omvang van de luchthavenactiviteiten te garanderen. Bijkomend wensen we aansluiting te vinden met de reeds bestaande studies over het luchthavengebied.

Bij aanvang van de studie werd dan ook beslist om maximaal de methode die ontwikkeld werd door de Nationale Bank van België (NBB) te volgen. Zij stelden een methode op die strikte keuzes maakt in het afbakenen van het luchthavengebied en de te selecteren bedrijven, en waarin de verschillende luchthavenactiviteiten benoemd en ingedeeld worden. In wat volgt wordt deze aanpak op een globale wijze besproken, alsook de aanpassingen die in deze studie gemaakt werden. Een tweede sectie bespreekt de uiteindelijke uitwerking van de studie.

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

# 1 | Methodologie voor het meten van de directe tewerkstelling

Dit deel bespreekt op een globale wijze de methodologie van de arbeidsmarktstudie voor Brussels Airport. Deze dient een objectieve en transparante meting van de tewerkstelling te verzekeren. We zoeken hierbij aansluiting bij de reeds beschikbare studies over het thema en richten specifiek de aandacht op de economische monitoring van de luchtvaart- en luchthavenactiviteiten door de Nationale Bank van België. Vervolgens wordt er ingegaan op de verschillen in methodologie, specifiek voor deze studie.

## 1.1 Afbakening en definitie activiteiten en sectoren

De Nationale Bank van België brengt driejaarlijks een monitoring uit van het economisch belang van alle luchtvaart- en luchthavenactiviteiten in België.[1] De onderzoeksvraag richt zich zowel op de impact van de activiteiten op nationaal niveau als binnen de zes geselecteerde luchthavens, waarbij beide onderzoeksvragen een eigen aanpak en uitwerking krijgen.[2] Ook de indirecte effecten - de toegevoegde waarde en tewerkstelling die de leveranciers van de luchthavenactiviteiten genereren - worden in deze studies opgenomen.[3]

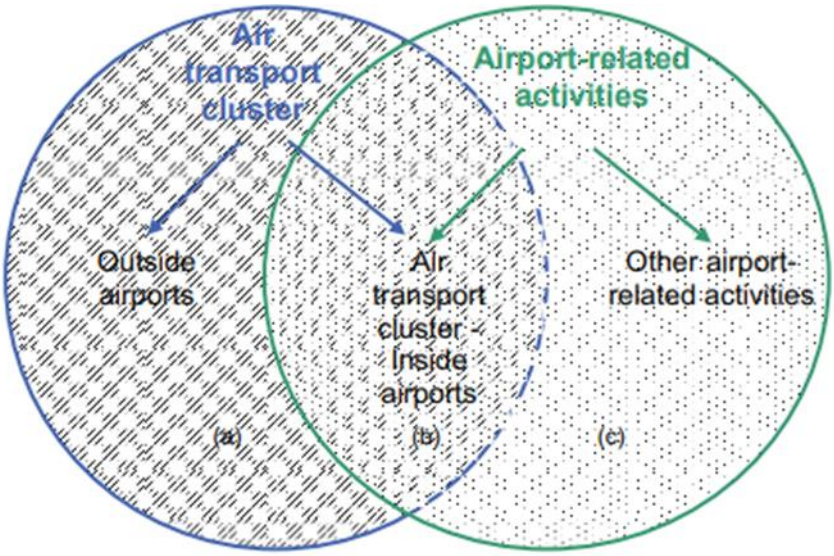
Figuur 1.1 illustreert de verschillende domeinen die uit deze onderzoeksvragen vloeien. Zo wordt er een onderscheid gemaakt tussen de luchtvervoercluster enerzijds en de cluster van de luchthaven-gerelateerde activiteiten anderzijds.

1 Zie hiervoor Kupfer and Lagneaux (2009), Deville and Vennix (2011), Van Nieuwenhove (2014) en Vennix (2017).

2 Dit omvat de toegevoegde waarde (direct en indirect), de investeringen en ook de tewerkstelling in voltijds equivalenten (zowel direct als indirect) voor de luchthavens van Zaventem, Oostende, Antwerpen, Kortrijk, Charleroi en Luik.

3 Ook deze arbeidsmarktstudie richt zich op de indirecte tewerkstelling. De methodologie voor deze berekening zal in een aparte nota besproken worden.

**Figuur 1.1 Indeling van de luchtvervoer- en de luchthavengerelateerde cluster**




**Bron** NBB (Kupfer and Lagneaux, 2009)

De *luchtvaartcluster* omvat alle activiteiten op de luchthavens die de luchtvaart faciliteren en organiseren; maar heeft ook een meer algemene, nationale component, namelijk deze activiteiten binnen de luchvaart- en transportsector die *buiten* de luchthavens gesitueerd zijn (onder meer het bouwen en herstellen van vliegtuigen, de activiteiten van reisbureaus, …). De *luchthavengebonden activiteiten* zijn alle bedrijven en diensten die de facto aanwezig zijn op de luchthaven. Uit de kruising van bovenstaande categorieën kan men opnieuw twee clusters onderscheiden. Zo zijn er de activiteiten van *de luchtvaartcluster op de luchthaven* - alle economische activiteiten die eigen zijn aan of noodzakelijk zijn voor de luchthaven en het luchtvervoer. Daarnaast onderscheidt men de *andere luchthavengebonden activiteiten*. Dit zijn de diensten en activiteiten die de luchthaveninfrastructuur- en terreinen gebruiken en/of die de luchtvervoersactiviteiten ondersteunen. Voorbeelden zijn onder meer logistieke activiteiten (vervoer en opslag), horeca, retail, personenvervoer (spoorwegen, taxi's, …).

Het is duidelijk dat deze arbeidsmarktstudie zich beroept op de twee clusters binnen de luchthavengebonden diensten en activiteiten: de *luchtvaartcluster* die actief is op Brussels Airport en de *andere luchthavengebonden activiteiten* op de luchthaven. Deel 1.4 bekijkt deze indeling in meer detail.

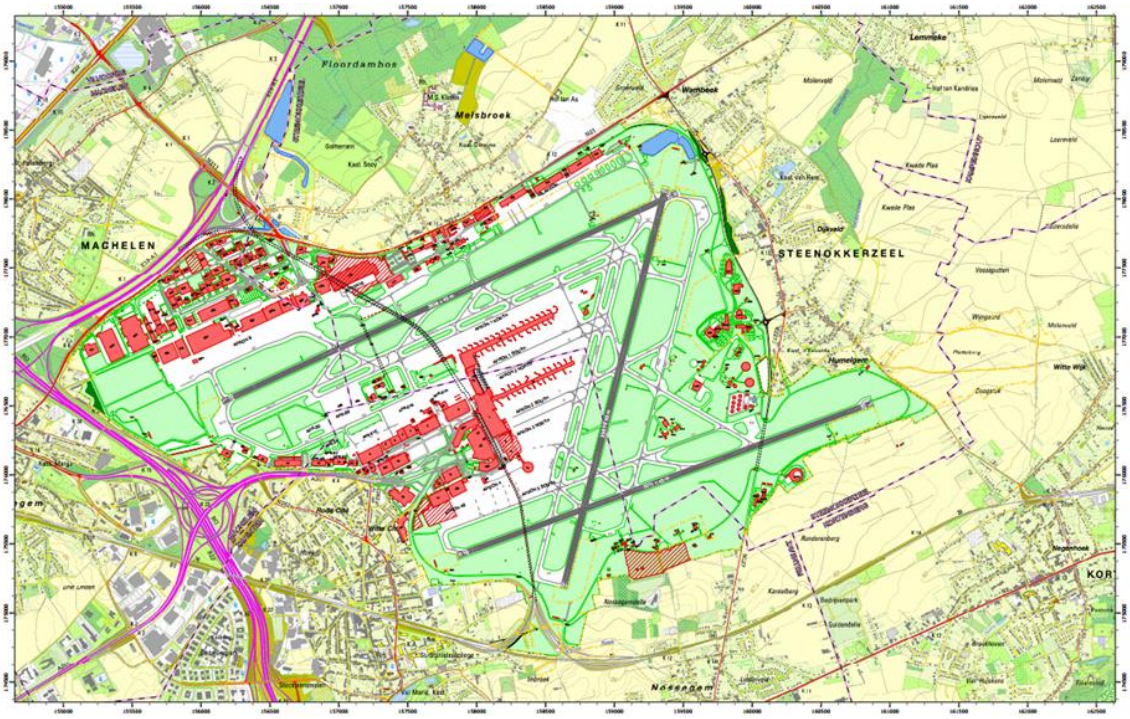
## 1.2 Keuze van het luchthavengebied

De afbakening van het onderzoeksgebied volgt uit bovenstaande definitie. Wat de directe, economische impact van de luchthavens betreft wordt er in de NBB-studies enkel rekening gehouden met de activiteiten en diensten die op de luchthavens, binnen de grenzen van het luchthavengebied dus, aanwezig zijn.

Kijkt men voorbij deze grenzen dan wordt de link met de luchthaven namelijk minder eenduidig en valt de tewerkstelling moeilijker toe te wijzen aan de luchthaven. Wat de *luchtvaartcluster* betreft loopt men het risico dat bedrijven uit de cluster ten onrechte aan één luchthaven worden toegewezen, terwijl deze op nationaal of bovenlokaal niveau actief kunnen zijn (bv. bouwen en herstellen van vliegtuigen); wat de *andere luchthavengebonden activiteiten cluster* betreft hangt de definitie net af van de aanwezigheid op de luchthaven. Buiten het luchthavengebied is het niet duidelijk of de activiteiten enige relatie hebben met de luchthaven.

Voor Brussels Airport wordt uitgegaan van de grenzen van de luchthaven (figuur 1.2). Dit is de afbakening van de luchthavenzone zoals ze in de regionale plannen is vastgelegd. Binnen deze perimeter is de luchthavenuitbater verantwoordelijk voor de infrastructuur en het verlenen van concessies. Het voordeel van deze afbakening is dat dit de selectie van de bedrijven vereenvoudigt. Er kan een onderschatting optreden indien luchthavengebonden bedrijven zich net buiten deze grens vestigen. Een strikte afbakening biedt echter de meeste garantie op een correctie identificatie van de verschillende activiteiten.

**Figuur 1.2 Luchthavenzone Brussels Airport**




**Bron** Brussels Airport

## 1.3 Uitbreiding arbeidsmarktstudie Brussels Airport

We voorzien twee aanpassingen op de indeling die in de economische rapporten van de NBB worden gehanteerd. Omwille van de kwaliteit van de gebruikte bronnen is het in deze studie mogelijk om een meting te verkrijgen van de uitzendactiviteiten op de luchthaven zelf. Het betreft hier niet de rechtstreekse inzet van uitzendkrachten in de bedrijven op de luchthaven; wel een overzicht van het aantal ingeschreven personeelsleden in de uitzendkantoren op de luchthaven. Uitzendkrachten die in deze plaatselijke kantoren zijn ingeschreven worden slechts uitzonderlijk niet op de luchthaven ingezet. Deze activiteit valt in de economische monitoring van de NBB onder de post *overige diensten*. In de praktijk worden uitzendkrachten echter niet meegeteld in deze studies omdat dit via de jaarrekeningen onvoldoende nauwkeurig kan bepaald worden.[4]

Bijkomend onderscheiden we nog een derde cluster op de luchthaven, de *business cluster*; volgend op de recente ontwikkelingen op Brussels Airport. Een aantal ondernemingen vestigen zich met hun activiteiten en (regionale) hoofdkantoren op locaties *binnen het luchthavengebied* zelf. In de periode 2017-2018 gaat het onder meer over Deloitte, KPMG en Microsoft. De keuze voor deze locatie wordt

4 In de jaarrekeningen wordt aangegeven hoeveel uitzendkrachten werden ingezet gedurende het boekjaar. Indien de onderneming in meerdere locaties actief is, is het niet mogelijk om het aantal uitzendkrachten over de verschillende vestigingen te verdelen.

sterk bepaald door het intermodaal karakter van Brussels Airport. In wat volgt zal de cluster samen met de luchthavengebonden activiteiten gerapporteerd worden. Ook in de toekomstige economische studies van de NBB zal deze business hub opgenomen worden.[5]

## 1.4 Indeling van de luchthavengebonden activiteiten

De activiteiten en sectoren op de luchthaven kunnen in theorie op verschillende manieren ingedeeld en gerapporteerd worden. In deze studie hanteren we de indeling die gebruikt wordt in de economische rapporten van de Nationale Bank. De NACE-sectorclassificatie wordt voor de twee clusters opnieuw in verschillende categorieën ingedeeld die relevant zijn voor de luchthavenactiviteit.

**Tabel 1.1 NACE indeling luchtvaartcluster**

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

**Bron** NBB (Vennix, 2017)

**Tabel 1.2 NACE indeling andere luchthavengebonden activiteiten cluster**

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

**Bron** NBB (Vennix, 2017)

5 Wat de directe tewerkstelling voor 2017 betreft gaat het enkel over de activiteiten van het adviesbureau Deloitte.

## 1.5 Selectie bedrijven en verzamelen tewerkstellingsgegevens

Na de afbakening van de luchthavenregio en de activiteiten dienen de relevante bedrijven geselecteerd en de tewerkstellingscijfers verzameld te worden. *Het streefdoel is om een zo objectief mogelijke selectie van ondernemingen en activiteiten te garanderen.*

De studies van de Nationale bank beroepen zich op de door de luchthavenuitbater aangeboden ondernemingslijsten van de bedrijven die actief zijn op de luchthaven. Dit betekent niet noodzakelijk dat deze ondernemingen een fysieke, bij de Kruispuntbank van Ondernemingen (KBO) geregistreerde vestiging op de luchthaven hebben; ook bedrijven die ruimte op de luchthaven huren of personeel tewerkstellen worden hieruit geselecteerd. *Bedrijven die met hun werking gericht zijn op de luchthaven, maar buiten het luchthavengebied vallen, die goederen leveren, of tijdelijk andere diensten leveren (bv reparaties) worden niet geselecteerd wegens onvoldoende objectief.*[6] Deze vallen onder de indirecte tewerkstelling.

De tewerkstellingscijfers van deze ondernemingen worden voor de NBB-rapporten in hoofdzaak uit de jaarrekeningen gehaald, dit voor de ondernemingen waarvan alle vestigingen enkel op de luchthaven actief zijn. Indien er ook vestigingen buiten de luchthaven zijn wordt de tewerkstelling bepaald op basis van cijfers van de luchthavenautoriteit of de bedrijven zelf (met behulp van een bevraging).[7] Waar nodig worden ontbrekende gegevens bijgeschat. De focus ligt op het (jaarlijks gemiddelde) voltijds equivalente werknemers op de luchthaven.[8]

De onderzoeksvragen in deze arbeidsmarktstudie vereisen meer detail en zullen in hoofdzaak bij de *Rijksdienst voor Sociale Zekerheid* opgevraagd worden. Deze instelling bundelt de tewerkstellingsgegevens van de loontrekkenden bij alle RSZ-plichtige ondernemingen. De gegevens laten toe om een analyse te maken van de leeftijd, het geslacht, de woonplaats, het arbeidsregime, de statuten, het loon, … van de betrokken werknemers. RSZ-cijfers zijn ook per vestiging opvraagbaar, wat een meer brede selectie van op te vragen bedrijven oplevert en een meer uniforme aanpak garandeert.[9] De gegevens worden bovendien op persoonsniveau opgevraagd, wat een koppeling met andere databanken mogelijk maakt (onder meer Onderwijsgegevens, Rijksregister, RVA, … via de Kruispuntbank Sociale Zekerheid).

Bedrijven die geen officiële (juridische) vestiging op de luchthaven hebben worden opnieuw via een bevraging gecontacteerd. Er worden twee formats voorzien: een korte bevraging voor kleinere bedrijven en een meer uitgebreide bevraging voor grotere ondernemingen, waarbij wordt gepeild naar de leeftijd, het geslacht, de woonplaats en het regime van de werknemers. Net zoals in de studies van de NBB omvat de directe tewerkstelling in hoofdzaak werknemers (loontrekkenden). Via de bevragingen van de ondernemingen is het echter mogelijk dat ook andere statuten (zelfstandigen) gerapporteerd worden.

6 Zo werd een vestiging van Newrest Servair Belgium niet weerhouden. De onderneming is buiten de perimeter gevestigd, levert diensten aan de luchthaven, maar stelt op het grondgebied zelf geen personeel tewerk.

7 Indien bedrijven zowel op als buiten het luchthavengebied actief zijn wordt er een verdeelsleutel opgesteld op basis van informatie verkregen via de luchtvaartautoriteiten, de ondernemingen zelf, of cijfers uit de nationale rekeningen (NBB, 2017).

8 Bijkomend worden –indien beschikbaar- ook andere gegevens uit de sociale balans gehaald: loonkosten, arbeidstijden, gebruik on the job training, personeelsverloop, … Deze cijfers worden enkel voor de globale (nationale) monitoring gerapporteerd (NBB, 2017).

9 Sinds de zesde staatshervorming in 2014 en het overhevelen van het doelgroepenbeleid naar de regio's is er bijkomende controle op de aangiftes wat de tewerkstellingsplaats betreft.

# 2 | Overzicht en uitwerking plan van aanpak

In dit deel wordt de concrete uitwerking van de studie besproken. We onderscheiden hierin de volgende stappen: het verzamelen en verfijnen van de beschikbare ondernemingslijsten, de selectie van enerzijds te bevragen bedrijven en van bij de RSZ op te vragen vestigingen, het uitsturen en verwerken van de surveys, het indienen van de data-aanvraag bij de RSZ en, tot slot, de rapportering van de tewerkstellingscijfers.

## 2.1 Verzamelen en verfijnen ondernemingslijsten

Deze arbeidsmarktstudie beroept zich op dezelfde ondernemingslijsten als in de NBB-rapporten. Het betreft lijsten van de bedrijven die concessies hebben verkregen binnen het luchthavengebied en die oppervlakte huren op de luchthaven. Bijkomend zijn er veiligheidslijsten waarin de toekenning van de personeelsbadges wordt geregistreerd. Ook de finale selectie van ondernemingen uit de laatste NBB-studie (Vennix (2017), die tot 2015 rapporteert) is beschikbaar. De lijsten werden in samenwerking met de Nationale Bank en de luchtvaartautoriteit doorlopen; waarbij werd geverifieerd welke ondernemingen erbij kwamen en welke activiteiten verdwenen, of de onderneming nog actief was op de luchthaven, en of deze er nog steeds mensen tewerkstelt.

Een belangrijke vraag - in functie van het verdere onderzoekstraject - is of het een vestiging of activiteit betreft die volledig binnen de luchthaven ligt (en via het vestigingsnummer bij de RSZ kan opgevraagd worden), dan wel buiten het luchthavengebied aanwezig is, en dus bevraagd moet worden. Een controle van de adresgegevens werd via de Kruispuntbank van Ondernemingen (KBO) uitgevoerd. Een bijkomende controle bestond uit het invoeren van alle bedrijfsnamen in de online applicatie van de KBO-database. Hieruit moest blijken of alle vestigingen van een onderneming daadwerkelijk geselecteerd waren in de ondernemingslijsten; en of er nog ongekende zuster- of dochterondernemingen actief waren op de luchthaven.

Uit deze finale lijst worden twee selecties gemaakt: een groep bedrijven wordt aangeleverd bij de RSZ; een tweede groep dient te worden bevraagd. Enkele bedrijven die bij de RSZ opgevraagd worden, werden in het verleden alleen maar bevraagd. Er werd gekozen om ook deze bedrijven opnieuw te contacteren, naast ze ook bij de RSZ aan te vragen.

## 2.2 Data-aanvraag RSZ

Zoals in de vorige sectie werd aangehaald worden gedetailleerde gegevens opgevraagd bij de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid. Dit omvat diverse gegevens van loontrekkenden bij alle RSZ-plichtige ondernemingen. De aanvraag gebeurt op basis van het aanleveren van de vestigingsnummers en behoeft dus geen verdere selectie van relevante sectoren of locaties. Gedurende de looptijd van de arbeidsmarktstudie wordt een update van de cijfers voorzien.

Omwille van een verschil in doorlooptijd worden twee aanvragen ingediend. Een eerste aanvraag betreft *geaggregeerde cijfers per vestiging*, waarbij verschillende job- en persoonskenmerken worden samengevoegd in kwartaaltotalen (voor de periode 2016 tot 2017). Zowel het aantal werknemers als hun

voltijds equivalent worden gerapporteerd, waarbij er zicht is op het volume dat actief is gedurende het kwartaal en de toestand op het einde van elk kwartaal. Het betreft een relatief snelle procedure die dient om de belangrijkste vragen in de arbeidsmarktstudie te beantwoorden, namelijk het aantal jobs en het profiel van de werknemers en de jobs op de luchthaven.

Volgende gegevens worden opgevraagd:
- NACE-sector (5 cijfers);
- NIS-code vestiging (gemeente);
- geslacht;
- leeftijd;
- NIS-code woonplaats (gemeente);
- statuut (arbeider, bediende, ambtenaar);
- arbeidsregime (voltijds, deeltijds, speciaal statuut).

De tweede aanvraag betreft *individuele werknemerslijsten voor elk van de geselecteerde vestigingen*. Deze gegevens laten toe om gedurende de observatieperiode (2016 tot het eerste kwartaal van 2018) de aanwervingen en de exits binnen elke vestiging na te gaan, met aandacht voor het werknemersprofiel van deze nieuwe en verdwenen jobs: *welke werknemers zijn actief in het huidige kwartaal, maar niet in het vorige? Welke werknemers zijn niet meer aanwezig in het volgende kwartaal?* Het houdt evenzeer in dat er een link kan worden gelegd met de Kruispuntbank Sociale Zekerheid, zodat ook onderwijs, herkomst en -nationaliteitsgegevens aan dit bestand gekoppeld kunnen worden, alsook de herkomst en bestemming van de aanwervingen en de exits (van/naar andere job, werkloosheid of inactiviteit).

Deze aanvraag omvat volgende gegevens:
- NACE-sector (5 cijfers);
- NIS-code vestiging (gemeente);
- geslacht;
- leeftijd;
- NIS-code woonplaats (gemeente);
- statuut (arbeider, bediende, ambtenaar);
- arbeidsregime (voltijds, deeltijds, speciaal statuut);
- loon;
- aantal bezoldigde dagen;
- RSZ-korting/doelgroepvermindering.

In totaal werden de gegevens van 264 vestigingen bij de RSZ opgevraagd en verwerkt, van 244 unieke ondernemingen.[10] Het betreft hier bedrijven die actief waren in de periode 2017.[11]

## 2.3 Uitsturen bevraging

De bedrijven die geen vestigingen hebben op de luchthaven, maar die er wel werknemers tewerkstellen of op de luchthaven een concessie hebben verkregen, worden via een bevraging gecontacteerd. Deze bevraging wordt gecoördineerd met de lopende bevragingen van de Nationale Bank op de luchthaven. De informatie die hierdoor verkregen werd zal ook in deze rapporten worden ingezet.

10 Dit aantal omvat alle bedrijven die actief waren in 2017. Vestigingen die pas in 2018 werden opgericht of in 2016 een stopzetting kenden worden niet meegeteld; activiteiten met een stopzetting in 2017 wel. Twee bijkomende vestigingen werden aangevraagd bij de RSZ, maar van deze activiteiten werden de surveygegevens verwerkt. Voor Deloitte worden 8 vestigingen onderscheiden, onder 8 verschillende ondernemingen.

11 Het is uiteraard mogelijk dat er in deze vestigingen geen werknemers gerapporteerd worden, bijvoorbeeld door de afwezigheid van loontrekkend personeel. Bepaalde ondernemingen hebben ook meerdere vestigingen op de luchthaven, waarbij de tewerkstelling maar in één vestiging wordt gerapporteerd.

In deze arbeidsmarktstudie worden twee types vragenlijsten voorzien. Een korte bevraging wordt naar alle bedrijven uitgestuurd. Deze dient om de tewerkstelling van de bedrijven in de verschillende Belgische luchthavens en hierbuiten te bevragen (zowel het aantal werknemers als het voltijds equivalent). Een uitgebreide bevraging werd uitgestuurd naar een selectie van grote ondernemingen. Hiermee werd bijkomend gepeild naar de woonplaats, het geslacht, de leeftijd en het arbeidsregime van het personeelsbestand eind 2017.[12]

In totaal werden er 73 bijkomende activiteiten geïdentificeerd, bovenop de 264 RSZ vestigingen.[13] Ongeveer de helft van deze bedrijven vulde de survey in (38 antwoorden, waarvan 1 via de sociale balans werd aangebracht). De tewerkstelling in de buitenlandse luchtvaartmaatschappijen kon onvoldoende in kaart gebracht worden met de bevraging. Van 15 maatschappijen was geen informatie beschikbaar; deze werden in overleg met de luchthavenautoriteit bijgeschat met 3 VTE per maatschappij. Ook de overige non-respons werd op deze manier aangevuld: 5 bedrijven werden via overleg met de luchthavenautoriteit bijgeschat; van 15 bedrijven (allen korte bevraging) kon geen info verkregen worden.

## 2.4 Rapportering tewerkstellingscijfers

In een laatste stap worden de aangeleverde RSZ-gegevens, de ontvangen surveygegevens en de bijschattingen samengevoegd. We rapporteren hierbij zowel het aantal arbeidsplaatsen als het voltijds equivalent.[14] Enkele bedrijven werden zowel via de bevraging gecontacteerd als via de RSZ opgevraagd. Indien beide bronnen beschikbaar waren werd er in de eerste plaats voor de RSZ gegevens geopteerd, tenzij de bevraging de bedrijfsactiviteiten en -omvang beter capteerde.[15]

We onderscheiden in totaal vijf bronnen: RSZ-gegevens, bedrijven die de lange survey hebben ingevuld, bedrijven die via een korte bevraging werden gecontacteerd, gegevens die afkomstig zijn uit de sociale balans van de jaarrekening en een restcategorie met onder meer bijschattingen en informatie van de luchthavenautoriteiten.

De totale tewerkstelling is gebaseerd op deze vijf bronnen. De socio-economische kenmerken kunnen we enkel baseren op de RSZ-gegevens en de uitgebreide surveys (leeftijd, geslacht, woonplaats, arbeidsregime); enkel het arbeidsstatuut (arbeider/bediende/ambtenaar) werd niet bevraagd en is alleen maar beschikbaar via de RSZ-gegevens. Vanuit de sociale balans is het ook mogelijk om het geslacht en het arbeidsregime op te vragen. Tabel 2.1 toont het belang van de verschillende bronnen in het totaal van de tewerkstelling en het aantal ondernemingen. De RSZ-gegevens hebben betrekking op 86,5% van de totale tewerkstelling in het vierde kwartaal van 2017, de uitgebreide surveys brengen bijkomend 10,7% van de tewerkstelling in kaart. Samen overspannen beide bronnen 97,2% van de tewerkstelling, 98,6 inclusief de sociale balansgegevens. Binnen de populatie bedrijven vertegenwoordigt de RSZ als bron 83%, de lange bevraging 2,9%, de korte bevraging 7,9%, de sociale balans 0,3% en de categorie bijschattingen 6,6%.

12 22 ondernemingen werden geselecteerd voor een uitgebreide survey; 11 ondernemingen hiervan werden ook reeds via de RSZ opgevraagd; 1 onderneming werd via de sociale balans aangevuld. Voor volgende ondernemingen werd een beroep gedaan op de aangeleverde surveygegevens: Randstad Belgium + inhouse, Engie Fabricom, Engie Cofely, Mobility Masters, Axxicom-Gom-Trigion (allen Facilicom Facility Solutions), Douane, Defensie, Receptel. Het betreft geanonimiseerde tewerkstellingslijsten van deze ondernemingen.

13 We tellen elke bevraagde activiteit als een aparte onderneming. Dit omvat wel drie entiteiten binnen de Engie groep (Cofely, Axima en Fabricom) en drie entiteiten binnen Facilicom Facility Solutions (GOM, Trigion en Axxicom).

14 Indien het uit de surveys niet mogelijk was om een voltijds equivalent te berekenen werd de verhouding VTE/aantal arbeidsplaatsen gehaald uit de sociale balans van de onderneming.

15 Zo bleek uit contacten met Randstad dat de RSZ-gegevens niet de uitzendkrachten binnen Randstad Inhouse Swissport omvatten en dat deze activiteiten onder een ander KBO-nummer vallen. In dit voorbeeld werd er dan ook gebruik gemaakt van de aangeleverde (uitgebreide) surveygegevens.

**Tabel 2.1 Verhouding tewerkstelling en aantal ondernemingen naar bron gegevens**

| | % tewerkstelling (2017.4) | % ondernemingen (2017) |
|---|---|---|
| RSZ | 86,5% | 83,0% |
| Lange bevraging | 10,7% | 2,9% |
| Korte bevraging | 0,8% | 7,9% |
| Sociale balans | 1,4% | 0,3% |
| Overige | 0,5% | 6,6% |

**Bron** Eigen berekeningen

De tewerkstellingstotalen, hier in VTE, kunnen opgesteld worden via het schema uit de rapporten van de Nationale Bank. De meest recente cijfers uit deze rapporten dateren van 2015.

**Tabel 2.2 Overzicht tewerkstelling Brussels Airport (2017) in deze studie en vergelijking met recente studie NBB**

| Sector | # WN (2017.4) | VTE (2017.4) | *VTE NBB (2015)* |
|---|---|---|---|
| Luchtvaartcluster | 9 564 | 8 058 | *8 488* |
| Vervoer door de lucht | 4 531 | 3 807 | *3 974* |
| Reisbureaus en reisorganisatoren | 161 | 144 | *155* |
| Airport Operator | 823 | 758 | *771* |
| Airport Handling | 2 075 | 1 555 | *1 920* |
| Bouwen en herstellen van vliegtuig | 1 072 | 942 | *841* |
| Andere luchtvervoerondersteunende activiteiten | 902 | 854 | *828* |
| Andere luchthavengebonden activiteiten | 12 007 | 9 515 | *9 279* |
| Personenvervoer over land | 430 | 410 | *318* |
| Goederenvervoer over land | 291 | 253 | *200* |
| Vrachtverwerking en opslag | 2 268 | 2 034 | *2 091* |
| Posterijen en koeriers | 2 276 | 1 929 | *1 864* |
| Beveiliging en industriële reiniging | 1 647 | 1 260 | *1 205* |
| Handel | 574 | 452 | *532* |
| Hotels, restaurants en catering | 1 255 | 987 | *1205* |
| Overige diensten | 438 | 372 | *299* |
| Overige industrieën | 69 | 64 | *157* |
| Publieke diensten | 1 588 | 1 525 | *1 408* |
| Uitzendkantoren | 1 171 | 229 | |
| *Subtotaal* | *21 571* | *17 573* | *17 767* |
| Business cluster | 2 265 | 2 165 | |
| Consultancy | 2 265 | 2 165 | |
| Totaal | 23 836 | 19 739 | |

**Bron** Eigen berekeningen en NBB (Vennix, 2017)

Een gedetailleerde analyse van de tewerkstellingstotalen volgt in de arbeidsmarktstudie. Het is hier wel mogelijk om een vergelijking te maken tussen de NBB-cijfers en de totalen in deze arbeidsmarktstudie. Op te merken valt dat dit niet noodzakelijk de evolutie tussen beide jaren weergeeft. Het is in de eerste plaats een kwalitatieve controle op de cijfers, waarbij verschillen tussen beide lijsten tegen het licht gehouden kunnen worden. Een afwijkend totaal kan wijzen op ontslagrondes of nieuwe aanwervingen binnen de bedrijven, maar ook op stopzettingen of startende bedrijven op de luchthaven. Ook de gebruikte bron kan tot verschillen leiden: de RSZ-cijfers gaan uit van effectief gerealiseerde uren; sommige bedrijven rapporteren de contractuele prestaties, onder meer in hun sociale balans. Dit houdt geen rekening met het moment van in- of uitstroom en de reëel gepresteerde uren.[16] De toekenning van de NACE-activiteit binnen de RSZ kan bovendien afwijken van de sector waaronder de vestiging in de nationale rekeningen valt, in de rapportering van de NBB. Bij verschillen werd echter steeds de indeling uit de NBB-studies gehanteerd.

16 We stelden dit vast bij onder meer Swissport Belgium bij de handling activiteiten (verschil van ongeveer 200 VTE) en bij LSG skychef onder de sector horeca (verschil met de sociale balans van ongeveer 90 VTE).

# Referenties

**Deville X. and S. Vennix** (2011). Economic Importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium, NBB, Working Paper No. 218 (Document series), December 2011, Brussels.

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

**Van Nieuwenhove F.** (2014). Economic Importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium, NBB, Working Paper No. 273 (Document series), November 2014, Brussels.

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