

T TE LAND, TER ZEE EN IN DE LUCHT. EEN BEELD VAN DE VERVOERSSECTOR

Hoofdstuk 16

Karen Geurts

De werkgelegenheid in de vervoerssector is de laatste maanden niet uit het nieuws weg te slaan: blokkades van vrachtwagenchauffeurs, onderhandelingen over de NMBS, duizenden banen op de tocht bij Sabena. Je kan op zijn minst stellen dat de sector aan sterke veranderingen onderhevig is. In dit hoofdstuk brengen we enkele recente cijfers bij elkaar: hoeveel arbeidsplaatsen zijn er in de sector, wie vult ze in en welke jobs zijn vacant?

De werkgelegenheid in de vervoerssector nam de voorbije jaren fors toe. Achter dit gemiddelde groei-cijfer gaan evenwel tegengestelde evoluties schuil. Enkele stabiele subsectoren, zoals het wegvervoer en de vrachtbehandeling, kenden een sterke maar geleidelijke jobtoename. Vooral het goederenvervoer over de weg is in volle expansie. In andere deelsectoren zoals de luchtvaart en de reisbureaus en touroperators nam het aantal arbeidsplaatsen de voorbije jaren explosief toe, maar op iets langere termijn zorgt de sterke internationale concurrentie er voor enorme schommelingen in de werkgelegenheid. Wat de havens en de binnenvaart betreft, lijken de economische activiteiten zich de laatste jaren te herpakken, maar vooralsnog heeft dit geen positieve invloed op de werkgelegenheid.

De activiteiten die in de verschillende subsectoren van het vervoer uitgeoefend worden, lopen sterk uiteen. Daardoor is ook het profiel van de werknemers erg divers. Globaal genomen zijn er in de vervoerssector minder vrouwen, minder jongeren en minder deeltijds werkenden aan de slag dan gemiddeld in het Vlaams Gewest. De vervoerssector sluit hierin dichter aan bij de secundaire dan bij de tertiaire sector. Daarnaast hebben werknemers uit het vervoer meestal een vast contract: tijdelijke arbeid blijft er een beperkt fenomeen. Een aantal subsectoren binnen het vervoer wijken echter in meer of mindere mate af van dit gemiddelde profiel. In de luchtvaart en de reisbureaus bijvoorbeeld, is de werknemerspopulatie veel jonger en vrouwelijker dan gemiddeld.

Het VDAB-vacaturebestand van bedrijven uit de vervoerssector ziet er al even verscheiden uit: gemiddeld liggen de diplomaveisten wat lager dan gebruikelijk en de eisen inzake talenkennis wat hoger. Er wordt vaker dan gewoonlijk van de kandidaten verwacht dat ze bereid zijn om in een ploegenstelsel te werken en er zijn erg weinig deeltijdse jobs vacant. Afgezien van de vereiste talenkennis toont de gemiddelde vervoerssector zich opnieuw méér verwant aan de secundaire dan aan de tertiaire

sector. Elke subsector van het vervoer wijkt echter in een of meerdere opzichten sterk af van dit gemiddelde profiel, zodat men nauwelijks nog kan spreken over 'algemene kenmerken' van de vacatures in de sector. Enkel in het ongewoon hoge percentage vacatures voor een vast contract tonen alle vervoerssectoren zich eensgezind.

1 De vervoerssector: een globaal beeld

Het vervoer is een erg heterogene sector. Enerzijds moet er een onderscheid gemaakt worden tussen het vervoer van *personen* en het vervoer van *goederen*. Anderzijds loopt er een duidelijke scheidingslijn tussen de verschillende vervoersmodi: per spoor, over de weg, over water of in de lucht. De afgelopen decennia is de sector het toneel geweest van een harde concurrentiestrijd tussen de verschillende transportmodi waarbij de opkomst van de ene de teloorgang van de andere betekende. In de praktijk valt het vervoer dan ook uiteen in verschillende domeinen waar telkens andere vakbondsafdelingen, werkgeversorganisaties, opleidingsfondsen, adviesorganen en andere belangengroepen actief zijn.

De sterke veranderingen waaraan de vervoerssector onderhevig is, situeren zich ook op een ander terrein. Enerzijds profiteert de sector van een sterke *outsourcing*-tendens. Steeds meer ondernemingen staan niet meer zelf in voor het transport van hun goederen, maar besteden dit uit aan derden. Hierdoor neemt het aantal gespecialiseerde vervoersfirma's toe. Ze zorgen voor een sterke groei van de sector, zowel in economische termen als op het vlak van werkgelegenheid.

Anderzijds – en dit is een zeer recente evolutie – is er sprake van een toenemende *diversificatie* binnen de vervoerssector. Talrijke transportbedrijven, vooral in het wegvervoer maar ook in de luchtvaart en het spoor, breiden hun diensten uit naar een waaier van activiteiten. Ze beperken zich niet langer tot het eigenlijke transport van personen en/of goederen maar zorgen tevens voor aanverwante dienstverlening zoals logistieke ondersteuning, opslag en distributie van goederen, activiteiten als tussenpersoon, koerierdiensten, groot- en kleinhandel, catering en ga zo maar door.

Deze recente evoluties maken een strikte afbakening van de vervoerssector of van de diverse subsectoren binnen het vervoer onmogelijk. Ook het onderscheid tussen de eigenlijke vervoersactiviteiten en de activiteiten *ter ondersteuning* van het vervoer wordt steeds vager. Daarom beschouwen we in dit hoofdstuk de vervoerssector als het geheel van alle *vervoers-*

en vervoersondersteunde activiteiten. We houden tevens in het achterhoofd dat plotse schommelingen in de cijfers kunnen veroorzaakt worden door ondernemingen die fuseren of bepaalde activiteiten afstoten en door administratieve verschuivingen in de RSZ-aangifte van bedrijven.¹

Tabel 16.1

Evolutie van de loontrekkende werkgelegenheid in de vervoersector, met correcties* voor administratieve verschuivingen (Vlaams Gewest, 1994-2000)

	1994 n	1997 n	1999 n	2000 n	Evolutie '94-'00 %
60.1 Vervoer per spoor	10 220	9 213	9 171	9 373	-8,3
60.2 Stads- en wegvervoer	42 571	45 448	50 030	52 336	+22,9
<i>Personenvervoer</i>	11 098	11 614	12 282	12 746	+14,8
<i>Goederenvervoer</i>	31 473	33 834	37 748	39 590	+25,8
60.3 Vervoer via pijpleidingen	9	33	32	31	—
61 Vervoer over water	3 020	2 525	1 865	1 912	-36,7
62 Luchtvaart	6 509	8 560	10 728	11 233	+72,6
t6 Vervoer	62 329	65 779	71 826	74 885	+20,1
63.1 Vrachtbehand. en opslag	14 782	15 593	17 140	17 719	+19,9
63.2 Overige vervoersonderst. activ.	6 454	6 141	6 100	6 583	+2,0
63.3 Reisbureaus en touroperators	2 620	3 837	4 396	4 491	+71,4
63.4 Organisatie v. het vrachtvervoer	12 216	12 992	13 085	13 185	+7,9
t7 Vervoersonderst. activiteiten	36 072	38 563	40 721	41 978	+16,4
t6+t7 Totaal vervoer	98 401	104 342	112 547	116 863	+18,8
Tertiaire sector	610 396	668 522	700 411	726 580	+19,0
Totaal	1 769 551	1 842 267	1 899 268	1 938 824	+9,6

* Meer uitleg bij de correcties vindt u in de methodologie

Bron: RSZ (Bewerking Steunpunt WAV)

In 2000 was de vervoerssector goed voor bijna 117 000 loontrekkende arbeidsplaatsen.² Dit is 6% van de totale loontrekkende werkgelegenheid in het Vlaams Gewest. Naast de werknemers met een contract als loontrekkende, zijn er in de sector een aantal uitzendkrachten actief. In 1997 ging het om zo'n 3 400 werknemers.³ Ten slotte telt de sector ook een klein aantal zelfstandigen: 4 300 zelfstandigen in hoofdberoep en zo'n 800 vergoede helpers.⁴

1 In de hier gebruikte werkgelegenheidscijfers werden enkele belangrijke administratieve verschuivingen in de vervoerssector gecorrigeerd (zie methodologie).

2 Gedetailleerd cijfermateriaal bij dit hoofdstuk vindt u in de tabellenbijlage op www.steunpunt.be, rubriek publicaties, jaarreks 2001.

3 Bron: Sociale Balans (Bewerking Steunpunt WAV), meest recente beschikbare cijfers, zie tabellenbijlage

4 Bron: RSVZ (Bewerking Steunpunt WAV), zie tabellenbijlage

De voorbije jaren werd dit profiel nog sterker uitgesproken: het aantal zelfstandigen daalde licht, terwijl het aantal loontrekkenden sterk toenam. In de periode 1994-2000 kwamen er in *het vervoer* en *de vervoersondersteuning* meer dan 18 000 jobs in loondienst bij, wat overeenkomt met een stijging van 19%. Deze groei ligt een stuk boven de gemiddelde groei van de loontrekkende werkgelegenheid in Vlaanderen (+10%) en is vooral het gevolg van een sterke jobcreatie in de loop van de laatste drie jaar.

2 *De subsectoren in detail*

2.1 *Het spoor*

Het *vervoer per spoor* is een sector die nagenoeg samenvalt met de activiteiten van de NMBS. Ingrijpende herstructureringen hadden in de periode 1994-1998 een daling van het personeelsbestand tot gevolg van zo'n 12% (-1 200 jobs). Vanaf 1998 werden er echter opnieuw aanwervingen gedaan wat resulteerde in een jobgroei van 4% in twee jaar tijd. Ook in de nabije toekomst wordt een verdere toename van de werkgelegenheid verwacht. In het recente akkoord dat de regering bereikte over het meerjareninvesteringsplan van de NMBS wordt vooropgesteld dat zowel het goederen- als het reizigersvervoer tussen 2001 en 2012 met 50% zal toenemen.⁵ Critici noemen deze streefcijfers alvast te optimistisch. Aan vakbondszijde wijst men erop dat de maatschappij onvoldoende middelen toegeschoven krijgt om deze doelstellingen te realiseren. Inzake het goederenvervoer zijn er nog bijkomende hindernissen. Zo vreest de sector dat, indien er geen bijkomende inspanningen worden geleverd in functie van het trans-nationaal karakter van het goederenvervoer per spoor, deze vervoersmodus verder zal verdrongen worden door het wegtransport.⁶

De recente personeelstoename bij de NMBS wordt gereflecteerd in een groeiend aantal vacatures. In 2000 stonden er bij de VDAB gemiddeld 230 vacatures open voor een functie bij het spoor (tabel 16.3). Meer dan de helft hiervan had betrekking op technische beroepen.⁷ Omdat er voor heel wat technische functies eenvoudigweg te weinig werkzoekenden zijn met de juiste kwalificaties, worden deze werkaanbiedingen beschouwd als knelpuntvacatures (tabel 16.2). Het spoor kampt in dit opzicht met een kwantitatief tekort aan arbeidskrachten.

5 Akkoord over de NMBS van 30 maart 2001.

6 VBO Bulletin, juni 2001.

7 In de tabellenbijlage vindt u per subsector een verdeling van het aantal vacatures per beroepsgroep.

Naast *kwantitatieve* kunnen echter ook *kwalitatieve* oorzaken mede aan de basis liggen van het feit dat vacatures bij het spoor moeilijk ingevuld raken. Het merendeel van de kandidaten moet immers bereid zijn om in een volcontinue tijdsregeling te stappen (57% van de vacatures). Zo'n hoog aandeel van de vacatures dat betrekking heeft op een zeer afwijkende tijdsregeling (nacht-, 3-ploegen- of volcontinue arbeid), vinden we in geen enkele andere sector terug. Jobs buiten de normale werkuren komen wel voor in de vacatures van de VDAB (17% van de vacatures), maar meestal gaat het dan om een 2-ploegensysteem. Daarnaast wordt *deeltijdarbeid* door het spoor blijkbaar *niet* beschouwd als een mogelijk werwingselement: er waren in 2000 geen VDAB-vacatures voor een deeltijdse job bij het spoor, wat opnieuw uniek is in vergelijking met de andere Vlaamse sectoren. Wél positief is dat in alle werkaanbiedingen bij het spoor een *vaste* betrekking wordt aangeboden.

De afwezigheid van deeltijdarbeid vinden we eveneens terug in de huidige werknemerspopulatie van het spoor (tabel 16.4). Het aandeel deeltijds werkenden bedraagt er minder dan 1%. Geen enkele ander sector in Vlaanderen scoort lager. Dit lage percentage deeltijdarbeid wordt gereflecteerd in een extreem beperkte aanwezigheid van vrouwen in de sector (6,4%). Tot slot blijft ook het aandeel jonge werknemers bij het spoor opmerkelijk laag (5,4%).⁸

2.2 ■ ■ Stads- en wegvervoer

Het stads- en wegvervoer neemt met meer dan 52 000 arbeidsplaatsen bijna de helft van het aantal arbeidsplaatsen in de globale vervoerssector voor zijn rekening. De sector valt uiteen in het vervoer van personen en het goederentransport.

De bedrijven die het *vervoer van personen over de weg* verzorgen, zijn in 2000 goed voor ruim 12 700 loontrekkende arbeidsplaatsen. De werkgelegenheidsevolutie in deze subsector verloopt geleidelijk: jaar op jaar neemt het aantal jobs lichtjes toe (+15% of +1 650 jobs in de periode 1994-2000). De Lijn is met meer dan 5 000 medewerkers de enige grote werkgever in het *vervoer van personen over de weg*. Voor het overige bestaat de sector uit firma's met maximaal 100 werknemers; het gaat voornamelijk om autocarbedrijven en taxaatschappijen.

In het *goederenvervoer* is de jobgroei heel wat explosiever. De sector telt in 2000 bijna 40 000 jobs voor loontrekkenden en is daarmee veruit de grootste werkgever binnen het vervoer.

8 De *werknemerskenmerken* werden berekend op basis van het totaal aantal inwoners van het Vlaams Gewest die in dienst zijn bij de NMBS (gecentraliseerde RSZ-gegevens). De *werkgelegenheidscijfers* (tabel 16.1) hebben enkel betrekking op de jobs in de Vlaamse afdelingen van de NMBS die vallen onder de afdeling 'vervoer' (60% van het totaal aantal arbeidsplaatsen bij de NMBS, gedecentraliseerde RSZ-gegevens). Voor meer uitleg zie methodologie.

Daarenboven blijft het goederenvervoer elk jaar voor heel wat nieuwe arbeidsplaatsen zorgen (+26% of +8 100 jobs in de periode 1994-2000). De sterke jobgroei in het wegtransport is een fenomeen dat reeds enkele decennia aan de gang is. Aan de basis ervan ligt de enorme toename van de hoeveelheid vervoerde goederen. Deze globale toename werd de voorbije decennia voornamelijk opgevangen door het *wegtransport*, terwijl in de *binnenvaart* het vervoerde tonnage goederen de afgelopen 30 jaar nagenoeg stabiel bleef en bij het *spoor* lichtjes afnam.⁹

Recent deed zich nog een andere evolutie voor in het goederenvervoer: een aantal Vlaamse regio's als Mechelen en de provincie Limburg ontwikkelden zich op korte tijd als logistieke knooppunten waarin het vrachtvervoer centraal staat. Hier vestigden zich talrijke transport- en distributiebedrijven die zich niet enkel toeleggen op het transport van goederen maar op een waaier van logistieke dienstverlening gaande van de verpakking en opslag tot de distributie van goederen. De opmars van dit soort (veelal grote) ondernemingen, die het best gevat kunnen worden onder de noemer 'logistieke bedrijven', is niet meer te stuiten. Afgezien daarvan blijft het *goederenvervoer over de weg* een typische KMO-sector: nog steeds 64% van de ondernemingen bezit maximaal vijf voertuigen en stelt een beperkt aantal mensen tewerk (I.W.T., 1999).

Hoewel het transport van goederen over de weg jaar na jaar blijft toenemen, kampt de sector met een aantal structurele problemen op het vlak van werkgelegenheid. Ten eerste is het vervoer sterk afhankelijk van de vraag naar goederen uit *andere* sectoren waardoor conjuncturele schommelingen in de sector sterk voelbaar zijn. Een tweede bedreiging voor de werkgelegenheid vormt de grote concurrentie tussen de transportbedrijven in Europa. Ondanks Europese pogingen tot harmonisering blijven de sociale en fiscale stelsels sterk verschillen van land tot land. De (ongelijke) onderlinge concurrentie zet transportbedrijven ertoe aan om meer en meer in een systeem van onderaanneming te stappen waarbij vrachtwagenchauffeurs niet meer in loondienst zijn maar als (schijn)zelfstandigen hun diensten aanbieden.

Een derde structureel probleem waarmee het goederenvervoer over de weg al jaren kampt, is het tekort aan vrachtwagenchauffeurs. Het negatieve imago van het beroep, de onregelmatige werktijden, de hoge werkdruk en de verhoogde kwalificatievereisten voor vrachtwagenchauffeurs zorgen ervoor dat vacatures voor dit beroep slechts moeizaam ingevuld wor-

⁹ Evolutie van de drie voornaamste vervoerswijzen binnen het goederenvervoer te land in de periode 1965-1997 (*aandelen* in tonkilometer; cijfers voor België): wegvervoer van 40% naar 72%, spoorweg van 31% naar 13% en binnenscheepvaart van 29% naar 16% (I.W.T., 1999 en 2001).

den. Vrachtwagenbestuurders prijken dan ook bovenaan het lijstje van knelpuntberoepen in de globale vervoerssector (tabel 16.2). In het *stads- en wegvervoer* stonden in 2000 permanent zo'n 600 VDAB-vacatures open voor 'bestuurders van motorvoertuigen'. Dit is een toename van bijna 40% ten opzichte van 1998.¹⁰

Tabel 16.2

Meest voorkomende beroepsgroepen in de VDAB-vacatures van bedrijven uit de vervoerssector en gemiddeld aantal openstaande vacatures per beroepsgroep. Per beroepsgroep: knelpuntberoepen en gemiddeld aantal nwwz/vacature (Vlaams Gewest; 2000)

Beroepsgroep	Vacatures (n)	Knelpuntberoepen	Nwwz*/vacature (n)
Bestuurders van motorvoertuigen	596	Bestuurder van trekker met oplegger	1
		Bestuurder zware vrachtwagen met vaste wagen	3
		Bestuurder zware vrachtwagen met aanhangwagen	2
		Autobusbestuurder (lijndienst - openbaar vervoer)	2
		Autocarbestuurder	4
Arbeiders voor magazijn en warenbehandeling	197	geen	
Bedienden transport (expeditie)	189	Dispatcher/transportplanner	2
		Bediende expeditie – transport	2
Administratief bedienden	159	Diverse knelpuntberoepen in verschillende sectoren	1
Technici	156	Diverse knelpuntberoepen in verschillende sectoren	1
Bedienden toerisme	123	Zelfstandig bediende reisbureau	12
		Bediende ticketing – vliegtuigen	11
Mecaniciërs-herstellers	50	Diverse knelpuntberoepen in verschillende sectoren	
		vb: Onderhoudsmecaniciërs vrachtwagen - autobus	1
Niet elders vermelde handlangers	49	geen	
Schoonmakers e.d.	43	Schoonmaker(ster)	15
Informatici	29	Diverse knelpuntberoepen in verschillende sectoren	<1
Organiserende en coörd. functies	27	Projectleider, kwaliteits-, veiligheidsverantwoordelijke	1
Bedienden onthaal en communicatie	23	geen	
Secretaressen	21	Directiesecretaris(esse)	9
Inpakkers en soortgelijken	20	geen	
Piloten en luchtverkeersleiders	18	geen	
Andere beroepsgroepen	218		
Totaal alle beroepsgroepen	1 917		

* (nwwz <45 j. en voldoende geschikt)
 grijze kleur: specifieke knelpuntberoepen in de vervoerssector
 Bron: VDAB (Bewerking Steunpunt WAV)

10 In de tabellenbijlage vindt u de evolutie van het aantal VDAB-vacatures per beroepsgroep (1998-2000).

Wat de werknemerspopulatie betreft, laten de beschikbare cijfers het niet toe een gedetailleerd beeld te geven van enerzijds het personenvervoer en anderzijds het goederenvervoer over de weg. Enkel een globale beschrijving van het *stads- en wegvervoer* is mogelijk, maar dit beeld wordt duidelijk bepaald door het overwicht van goederentransport (tabel 16.4). Opvallend is de beperkte aanwezigheid van vrouwen (10,8%), jongeren (6,9%) en deeltijdarbeid (9,0%) in de sector. Deze lage percentages zijn iets minder extreem dan bij het spoor, maar wijken toch sterk af van de Vlaamse gemiddelden (respectievelijk 41,8%, 12,8% en 21,9%). De overwegend mannelijke werknemerspopulatie in het *stads- en wegvervoer* werkt vooral voltijds en heeft meestal een vast contract.¹¹ Dit laatste kenmerk zullen we ook in een aantal andere vervoerssectoren tegenkomen: het aandeel tijdelijke werknemers ligt er doorgaans veel lager dan gemiddeld in het Vlaams Gewest.

2.3 Vervoer over water

Het *vervoer over water* heeft net als het spoorvervoer sterk te lijden onder de concurrentie van andere vervoersmodi. In 2000 telt deze sector nog amper 1 900 jobs voor loontrekkenden, terwijl dit er 15 jaar geleden nog zo'n 6 000 waren.¹² In de *zee- en kustvaart* is vooral de sluiting van de Regie voor Maritiem Transport in 1997 verantwoordelijk voor het recente jobverlies. De *binnenvaart* doet het na jaren van verminderde activiteit opnieuw iets beter. De liberalisering van de sector in 1998 en de vermindering van de vaartrechten in 2000 hadden tot gevolg dat het vervoerde tonnage langs de binnenwateren opnieuw toeneemt.¹³ Vooralsnog heeft dit echter geen positieve invloed op de werkgelegenheid: het aantal zelfstandige binnenschippers en hun helpers blijft jaar op jaar lichtjes dalen. Anno 2000 zijn ze in Vlaanderen nog met zo'n 900. Ook de loontrekkende werkgelegenheid in de binnenvaart blijft beperkt tot een kleine 700 jobs.

11 Bron: Sociale Balans (Bewerking Steunpunt WAV), zie tabellenbijlage

12 Bron: MTA, zie tabellenbijlage

13 Zie website Promotie Binnenvaart Vlaanderen www.binnenvaart.be en FET, 2 feb. 2001, 17 maart 2001, 13 juli 2001.

Tabel 16.3

Gemiddeld aantal openstaande VDAB-vacatures naar kenmerk (Vlaams Gewest incl. bedrijven gevestigd buiten Vlaanderen; 2000)

	Aantal n	Werker- varing + 6 maand %	Geen of laag diploma %	Kennis van 1 taal %	Vast circuit %	Deel- tijds %	Tijdsregeling		
							Dag- arbeid %	2 ploeg- gen %	Nacht, 3 ploegen, volcon- tinu %
60.1 Vervoer per spoor	231	5	26	90	100	0	43	0	57
60.2 Stads- en wegvervoer	821	55	86	63	96	7	87	6	6
62 Luchtvaart	93	13	11	8	95	1	19	42	39
63.1 Vrachtbehand. en opslag	217	19	69	63	95	4	56	31	13
63.2 Overige vervoersonderst. activ.	286	42	24	29	97	2	86	9	4
63.3 Reisbureaus en touroperators	109	46	19	21	91	11	98	1	1
63.4 Organisatie v. het vrachtvervoer	153	37	34	34	83	18	84	5	11
t6-t7 Totale vervoerssector	1 918	39	56	54	95	6	75	10	15
Secundaire sector	9 473	44	57	77	93	4	76	16	8
Tertiaire sector	23 730	42	47	58	60	14	83	10	7
Totaal	40 494	39	48	67	70	15	83	10	7

Bron: VDAB (Bewerking Steunpunt WAV)

2.4 ■ ■ Luchtvaart

Anno 2000 neemt de *luchtvaart* met 11 200 arbeidsplaatsen 10% van de loontrekkende werkgelegenheid in de vervoerssector voor zijn rekening. De jobs in deze subsector zijn vrijwel allemaal terug te vinden in en rond Zaventem. De werkgelegenheid in de luchtvaart kende de voorbije jaren een ware boom: hier werden tussen 1994 en 2000 zo'n 4 700 bijkomende jobs gecreëerd, wat overeenkomt met een procentuele groei van 73%. De jobcreatie gebeurde haast volledig op de luchthaven van Zaventem, waar zich na de liberalisering van de luchtvaartsector talrijke nieuwe maatschappijen vestigden. De moordende concurrentie tussen de vliegmaatschappijen zorgt echter voor een vrij instabiele werkgelegenheid in de sector. Periodes van snelle groei, gepaard gaande met sterke jobcreatie, worden afgewisseld met grondige herstructureringen waarbij dan massaal afvloeiingen gebeuren. Voorbeelden uit het recente verleden liggen voor het rapen: zo ging chartermaatschappij City Bird, na een explosieve start in 1997, in het najaar van 2001 failliet. Virgin Express, waar begin 2000 nog zo'n 450 jobs verloren gingen, werft eind 2001 opnieuw aan. Uiteraard waren alle ogen het voorbije jaar gericht op de nationale luchtvaartmaatschappij. Na het 'Blue Sky'-plan van begin 2001 kwam Sabena-topman Müller in de zomer van ditzelfde jaar met een nieuw en

drastischer herstelplan. Daarop volgden de terreuraanslagen in de VS die wereldwijd een paniecreactie in de luchtvaart veroorzaakten met massale ontslagen tot gevolg. Swissair, dat 49,5 procent had in Sabena, kon zijn beloofde kapitaalverhoging bij Sabena niet meer nakomen. In november 2001 ging de nationale luchtvaartmaatschappij failliet, na 78 jaar dienst. Voor de werkgelegenheid in de hier besproken subsector van het vervoer betekent dit faillissement een verlies van bijna 7 000 arbeidsplaatsen. Deze daling zal echter pas zichtbaar zijn in de werkgelegenheidscijfers met betrekking tot het jaar 2002. Het toekomstscenario voor de luchtvaart is voorlopig onduidelijk. Mogelijk slaagt DAT, een dochter van Sabena, erin de rol van de nationale luchtvaartmaatschappij gedeeltelijk over te nemen, maar hoeveel banen er hiermee zullen behouden blijven is op dit ogenblik niet te voorspellen. Duidelijk is in ieder geval dat het voorlopige hoogtepunt van 11 000 jobs in de Vlaamse luchtvaartsector de eerstvolgende jaren niet meer geëvenaard zal worden.

Wat het profiel van de werknemers betreft is de *luchtvaartsector*, samen met de *reisbureaus en touroperators*, een buitenbeentje binnen het vervoer (tabel 16.4). De relatief oude en mannelijke structuur die we aantreffen in de meeste andere vervoerssectoren, moet in de luchtvaart plaatsmaken voor een jonge werknemerspopulatie waarin beide seksen haast gelijk vertegenwoordigd zijn. In de lijn hiervan ligt ook het aandeel deeltijdarbeid een stuk hoger dan in de andere vervoerssectoren. Verder heeft zo'n 17% van de werknemers in de luchtvaart een tijdelijk contract.¹⁴ Dit is heel wat meer dan gemiddeld in het Vlaams Gewest (8%) en staat in scherp contrast met het beperkt aandeel tijdelijken in de meeste andere vervoerssectoren.

In de *huidige vacatures* die de luchtvaart plaatst bij de VDAB vinden we deze twee laatste kenmerken niet terug: werkaanbiedingen voor een *deeltijdse job* komen er nauwelijks voor maar wél wordt er bijna altijd een *vast* contract aangeboden (tabel 16.3). Voorts hebben meer dan vier op vijf van de luchtvaartvacatures betrekking op *ploegen- of nachtarbeid* terwijl dit gemiddeld in Vlaanderen minder dan één op vijf is. Naast de bereidheid om buiten de kantooruren te werken, liggen ook de diplomaverenissen voor bijna alle luchtvaartjobs veel hoger dan gebruikelijk en moeten de kandidaten over een zekere (soms heel wat) talenkennis beschikken. De hoge rekruteringsseisen zorgen ervoor dat een aantal vacatures in de sector moeilijk ingevuld raken. Wanneer men daarenboven ook nog eens medewerkers met ervaring wenst te engageren, zoals voor enkele bediendenfuncties het geval is, stoten we op een aantal specifieke knelpuntberoepen in de sector (tabel 16.2) (VDAB, 2000).

14 Bron: Sociale Balans (Bewerking Steunpunt WAV), zie tabellenbijlage

2.5 ■ ■ Reisbureaus en touroperators

De ondersteuning van het *personenvervoer* gebeurt voor een belangrijk deel door de *reisbureaus en touroperators*. Deze relatief kleine sector (4 500 jobs) kende in de loop van de voorbije zes jaar een bijzonder sterke werkgelegenheids groei (+71%). De onderlinge concurrentiestrijd zorgt echter ook in deze sector voor een weinig stabiele werkgelegenheid. Zo moest touroperator Sunair in 2000 nog de deuren sluiten. Sinds 11 september gaat de sector zwaar gebukt onder een forse daling van het aantal boekingen. Tekenend is dat een aantal grote touroperators recent een aanvraag indienden om een deel van hun werknemers gebruik te laten maken van tijdelijke werkloosheid.

Tabel 16.4

Procentuele verdeling van de werknemers in de vervoerssector naar geslacht, deeltijdarbeid en leeftijd (Vlaams Gewest; 2000)

Sector*	vrouwen %	deeltijdarbeid %	15-24 jaar %	25-49 jaar %	50-64 jaar %
t6 60.1 Vervoer per spoor	6,4	0,3	5,4	80,1	14,6
60.2 Stads- en wegvervoer	10,8	9,0	6,9	75,4	17,7
61 Vervoer over water	25,9	4,9	5,1	76,1	18,8
62 Luchtvaart	48,2	19,0	15,5	79,0	5,5
t7 63.1 Vrachtbehand. en opslag	33,7	5,8	15,1	75,6	9,2
63.3 Reisbureaus en touroperators	68,6	17,4	16,4	74,6	9,0
63.4 Organisatie v. het vrachtvervoer	41,0	12,7	13,6	75,2	11,2
t6+t7 Totale vervoerssector	21,0	8,5	9,0	76,4	14,6
Secundaire sector	20,5	6,9	11,8	73,8	14,3
Tertiaire sector	43,8	25,0	17,1	71,0	11,9
Totaal	41,8	21,9	12,8	72,6	14,6

* Twee sectoren zijn niet opgenomen in de tabel: sector 60.3 omwille van een te klein aantal werknemers en sector 63.2 omdat deze ca. 2000 RSZPPO- werknemers telt, waarover de gebruikte bron geen informatie biedt. Er werd met deze sectoren *wel* rekening gehouden voor de totale sector.

Bron: RSZ-LATG (Bewerking Steunpunt WAV)

Net als de luchtvaart vertoont de sector van de reisbureaus en touroperators weinig gelijkheid met de meeste andere vervoerssectoren. Er werken meer jongeren dan gemiddeld in Vlaanderen en de werknemerspopulatie is uitgesproken vrouwelijk (bijna 70% vrouwen). De werkaanbiedingen die de *reisbureaus en touroperators* bekend maken via de VDAB, wijken eveneens sterk af van wat gebruikelijk is in het vervoer: er worden zeer hoge diplomaveristen gesteld, uiteraard heel wat talenkennis gevraagd en het gaat nauwelijks om jobs in een ploegensysteem.

2.6 ■ ■ Andere vervoersondersteunende diensten

De andere vervoersondersteunende diensten zijn in de eerste plaats gericht op de ondersteuning van het *goederenvervoer*. De 37 500 jobs in deze subsectoren concentreren zich voornamelijk rond de havens en de nationale luchthaven: meer dan de helft ervan is gesitueerd in regio Antwerpen-Boom (20 200 jobs) en 18% in regio Halle-Vilvoorde (6 900 jobs). In de rest van Vlaanderen blijft de werkgelegenheid in de vervoersondersteuning zeer beperkt, ondanks de zeer sterke jobgroei van de voorbije jaren in sommige Vlaamse regio's. De vervoersondersteunende diensten worden opgesplitst in drie deelsectoren: de vrachtbehandeling en opslag, de overige vervoersondersteunende diensten en de organisatie van het vrachtvervoer.

De *vrachtbehandeling en opslag* omvat bedrijven die zich toeleggen op de opslag, verpakking, verzending en/of nabehandeling van goederen. Ook het laden en lossen van schepen en vliegtuigen vallen hieronder. De belangrijkste werkgever in de sector is de 'Centrale der werkgevers aan de haven van Antwerpen' of 'CEPA' (meer dan 7 500 arbeidsplaatsen) die arbeiders ter beschikking stelt aan bedrijven in de Antwerpse haven.¹⁵ Onder de subsector van de *overige vervoersondersteunende activiteiten* ressorteren een aantal zeer specifieke ondernemingen zoals parkeergarages, rederijen en exploitanten van de haven. Kleine firma's zijn in deze sector nauwelijks terug te vinden, het gaat voornamelijk om een aantal grote bedrijven zoals het Havenbedrijf van Antwerpen (exploitant van de haven) of BIAC (exploitant van de nationale luchthaven). Onder de *organisatie van het vrachtvervoer* ten slotte horen activiteiten thuis als *expeditiekantoren*, die de organisatorische en administratieve aspecten van het goederenvervoer op zich nemen, *scheepsagenturen*, die de rederijen vertegenwoordigen in een vreemde haven, *douane-agentschappen*, enzovoort.¹⁶ De meeste bedrijven uit deze subsector zijn KMO's of middelgrote ondernemingen (met minder dan 200 werknemers) die zich in en rond de Antwerpse haven bevinden.

De jobgroei in deze drie subsectoren van de vervoersondersteuning was minder groot dan gemiddeld in de vervoerssector (+12% tegenover +19% tussen 1994-2000) en verschilt sterk in de drie betrokken subsectoren. Deze vaststellingen moeten wel genuanceerd worden aangezien er, zoals hoger reeds vermeld, overlappingsen en verschuivingen voorkomen tussen het vervoer en de vervoersondersteuning en tussen de subsectoren onderling. Wel is duidelijk dat de jobgroei in de vervoersondersteuning voornamelijk te danken is aan activiteiten

15 Vanaf 2000 worden de ca. 9100 arbeiders die ter beschikking gesteld worden door de centrales der werkgevers aan de havens Antwerpen, Gent en Zeebrugge niet meer ondergebracht in nace-sector 63.1 maar in de interimsector (74.5). Omdat deze jobs gerelateerd zijn aan specifieke vervoersondersteunende activiteiten, blijven we ze in dit hoofdstuk tot de vervoerssector rekenen.

16 Voor een exhaustieve begrippenlijst m.b.t. de haven zie www.serv.be, rubriek VHC Vlaamse Havencommissie.

die betrekking hebben op het *vervoer over de weg* en de *luchtvaart*. De werkgelegenheid m.b.t. de vervoersondersteuning in de *havens* is in de beschouwde periode gedaald, ondanks de economische groei cijfers van de Vlaamse havenactiviteiten.¹⁷ De verklaring hiervoor ligt in de sterke toename van de containerisatie: in plaats van het arbeidsintensieve stukgoed krijgen de havens steeds meer goederen per container te verwerken; met een meer gemechaniseerde behandeling en minder mankracht wordt zo een hogere productiviteit gerealiseerd.

Het werknemersprofiel in de *vrachtbehandeling* sluit gedeeltelijk aan bij het gemiddelde van de vervoerssector: het aandeel deeltijdarbeid blijft beperkt en het aandeel vrouwen ligt beïnvloedend lager dan gemiddeld in het Vlaams Gewest. De *organisatie van het vrachtvervoer*, een sector met voornamelijk bediendenfuncties, heeft een hedendaagser profiel: de aanwezigheid van vrouwen is er even groot als gemiddeld in Vlaanderen en hoewel deeltijdarbeid er relatief beperkt blijft (13%), is het geen marginaal fenomeen zoals in een aantal andere vervoerssectoren. Beide subsectoren van de vervoersondersteuning (de *vrachtbehandeling* en de *organisatie van het vrachtvervoer*) stellen bovendien een behoorlijk aandeel jongeren tewerk (15% en 14% tegenover 13% gemiddeld in Vlaanderen). Dit staat in contrast met de beperkte aanwezigheid van jongeren in de subsectoren van het *spoor-* en *wegvervoer*, die het gemiddelde profiel van de vervoerssector bepalen.¹⁸

Gezien de sterk uiteenlopende aard van de activiteiten, is het vacature-aanbod in deze drie subsectoren van de vervoersondersteuning erg divers. Een overzicht van de meest gevraagde beroepsgroepen per subsector vindt u in de tabellenbijlage. In de *vrachtbehandeling en opslag* is men in de eerste plaats op zoek naar *arbeiders*, vooral arbeiders voor magazijnwerk en warenbehandeling. Het gemiddelde profiel dat in de vacatures van deze subsector wordt gevraagd is veruit het minst gekwalificeerd van de gehele vervoerssector. De VDAB-vacatures in de *overige vervoersondersteunende activiteiten* en in de *organisatie van het vrachtvervoer* hebben overwegend betrekking op *bediendenfuncties*, meer bepaald bedienden voor transport en expeditie en administratief bedienden. Deze beroepsgroepen zijn bepalend voor de hoge eisen inzake talenkennis en diploma in het vacature-aanbod van de sector. Opvallend is dat tegenover de lage kwalificatie-eisen in de *vrachtbehandeling* staat dat werkzoekenden veel vaker dan gewoonlijk bereid moeten zijn om in een ploegensysteem te werken, terwijl dit in de twee andere subsectoren net omgekeerd is: hoge kwalificatie-eisen zijn hier legio terwijl

17 In de periode 1994-1999 is het aantal ton goederen dat in de Vlaamse havens wordt gelost en geladen gestegen met 13,5% (zie www.serv.be, rubriek VHC Vlaamse Havencommissie). Daar staat tegenover dat de werkgelegenheid in de vervoersondersteuning in de regio's van de drie grootste Vlaamse havens (Antwerpen, Gent en Zeebrugge) gedaald is met 6,8% (1994-2000).

18 De werknemerskenmerken van de *overige vervoersondersteunende activiteiten* zijn op dit openblik niet gekend omdat de gebruikt bron (RSZ-LATG) geen informatie biedt over de vele RSZPPO-werknemers in deze subsector. Voor meer uitleg zie methodologie.

de vereisten inzake een flexibele arbeidstijdregeling vrij beperkt blijven. Deze samenhang vinden we ook in de secundaire sector terug: de industrietakken waar laaggeschoolden en/of personen met weinig werkervaring veel gevraagd zijn, zijn tevens de sectoren waar

Hfdst. 17  nacht/ploegenarbeid het meest frequent voorkomt.

Tabellenbijlage: www.steunpuntwav.be, rubriek publicaties, jaarreeks 2001