

COVID-19 - FOCUS TRANSPORT & LOGISTIEK SECTORALE ANALYSE- EN PROSPECTIENOTA

Wat zijn de gevolgen van de COVID-19-crisis voor het transport en de logistiek in Brussel en de rand?

November 2021





Inhoudstafel

Inleiding	4
Methodologische overwegingen	8
1.1 Indeling per sector: de paritaire comités	8
1.2 Indeling volgens economische activiteit: de NACE-BEL 2008-codes	9
1.3 Indeling naar beroepsdomein	12
1.4 Indeling volgens beroepscode (zelfstandigen)	13
Transport en logistiek in Brussel en de rand vóór de crisis	14
2.1 Arbeid in loondienst	14
2.2 Zelfstandigen	19
2.3 Demografie van de bedrijven in de sector	22
Transport en logistiek tijdens de COVID-19-crisis	24
3.1 Gebruik van steunmaatregelen van de overheid	26
3.2 Bedrijfsdynamiek in de sector: analyse van de faillissementen en het banenverlies	29
3.3 Andere gevolgen van de crisis op korte termijn	33
3.4 Uitstroom naar werk in de periode april/december 2020	41
De gezondheidscrisis al naargelang van de sectoren	44
4.1 Situatie van de sector vóór de crisis	44
4.2 De sector tijdens de crisis	46
4.3 Vooruitzichten voor de sector na de crisis	48
Conclusie	51
Bibliografie	53
Bijlage	54

Inleiding

«De COVID-19-crisis heeft de verschillende segmenten van de transport- en logistieke sector op uiteenlopende manieren getroffen»

DSinds maart 2020 heeft de COVID-19-pandemie het economische weefsel en de dynamiek van de Belgische arbeidsmarkt diepgaand aangetast (Struyven et al., 2020a; Struyven et al., 2021). Ze heeft een ongekende gezondheids- en sociaaleconomische crisis teweeggebracht (HRW, 2020; IMF, 2020; OESO, 2020), waarvan de gevolgen en de omvang sterk verschillen van sector tot sector (Struyven et al., 2020b). Zelfs binnen een en dezelfde sector zijn er variaties, al naargelang de impact van de maatregelen van de overheid om de pandemie in te dammen.

De situatie op de gewestelijke arbeidsmarkten verschilt echter enigszins van de nationale situatie, met name binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG), dat een specifieke sectorale samenstelling¹ en een bijzondere werkgelegenheidsstructuur kent (view.brussels, 2020a). Daarom startte *view.brussels* medio 2020 met een reeks zogenaamde sectorale COVID-19-focusdossiers, met tot doel inzicht te verkrijgen in de gevolgen van deze gezondheids-crisis – gevolgen die nu al zichtbaar zijn op korte termijn en potentieel op middellange/lange termijn, binnen verschillende Brusselse economische sectoren.

In deze nieuwe focus, in samenwerking met de POW *Logisticity.brussels*² en VDAB, onderzoekt view.brussels de **effecten van de gezondheids-crisis op de transport- en logistieke sector in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de rand**³. Hoewel de digitalisering snel voortschrijdt en de verwachte kwalificaties en vaardigheden (nu en in de toekomst) van de werknemers steeds toenemen, zou de sector nog altijd aanzienlijke mogelijkheden bieden voor laaggeschoolde (Brusselse) werkzoekenden.

Net als in andere sectoren **heeft de COVID-19-crisis de verschillende segmenten van de transport- en logistieke sector op uiteenlopende manieren getroffen, afhankelijk van de aard van de verrichte activiteiten**. Terwijl het passagiersvervoer door de lucht of over de weg (luchthaven van Zaventem⁴, particuliere bussen en autocars⁵, enz.) oimmers zwaar te lijden heeft gehad onder de lockdownmaatregelen (met name het werkverbod) en de gezondheidsbeperkingen (afstand houden, verbod op niet-essentiële verplaatsingen, sluiting van de grenzen, invoering van telewerk enz.), hebben andere segmenten zoals het *luchtvrachtvervoer* of de *post- en pakketbezorging* op het hoogtepunt van de crisis een activiteitspiek gekend, onder meer dankzij de toename van de onlineaankopen (e-commerce)⁶. Bovendien moet er ook op worden gewezen dat de **activiteiten van de transport- en logistieke sector sterk verweven zijn met andere**

1 De werkgelegenheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is sterk geconcentreerd in de tertiaire en quartaire diensten.

2 <https://www.actiris.brussels/nl/burgers/polen-opleiding-werk/> en <https://www.logisticity.brussels/index.php/nl/>

3 In een eerder verslag heeft view.brussels (2017) de transport- en logistieke sector geanalyseerd met het oog op de identificatie van de belangrijkste tendensen in de sector en hun impact op de werkgelegenheid en de opleidingen in Brussel en omstreken.

4 *Brussels Airport a vu son affluence chuter de 80% cet été*, in *L'Echo*, 10/09/2020.

5 July B., *Des centaines d'autocaristes rongent leur frein*, in *Le Soir*, 20/08/2020.

6 Van Driessche L., *Le covid a fait entrer les achats en ligne dans les moeurs*, in *Le Soir*, 10/03/2021.

zogenaamde 'klantensectoren' (horeca, toerisme, industrie, bouw, onderwijs enz.) en met de interna-

tionale handel, die ook meer of minder zwaar door de crisis getroffen werden.

METHODOLOGIE

Methodologisch gezien is het, wegens de verscheidenheid van de in deze sector verrichte activiteiten, moeilijk een strikte afbakening van een **analyseperimeter** voor transport en logistiek te maken. Daarom heeft view.brussels aan het begin van de uitwerking van deze focus drie keuzes gemaakt.

In de eerste plaats verwijst de voor de raadplegingen gekozen sectorale indeling naar de zes paritaire comités (pc's) voor vervoer en logistiek die in de POW Logisticity vertegenwoordigd zijn, met name: pc 140.01 (autobussen en autocars), pc 140.03 (wegvervoer en logistiek voor rekening van derden), pc 140.04 (grondafhandeling op de luchthavens), pc 140.05 (verhuizing), pc 127 (het paritair comité voor de handel in brandstoffen) en pc 226 (het paritair comité voor internationale handel, vervoer en logistiek). Er zij op gewezen dat de situatie van de taxi's (pc 140.02) en die van de post (bpost), het openbaar vervoer van personen (MIVB, De Lijn, TEC en NMBS) en de luchthaven van Zaventem (met uitzondering van de afhandelaars, die onder het pc 140.04 vallen) in deze focus niet aan bod komen.

Ten tweede, gezien de hoge concentratie van activiteiten in het peri-urbane gebied rond Brussel⁷ en het belang van het uitgaande pendelverkeer naar de rand (goed voor ongeveer 26,2% van de Brusselselaars tewerkgesteld in transport en logistiek⁸), maken **ook de arrondissementen Halle-Vilvoorde (met inbegrip van de werknemers op de luchthaven van Zaventem), Leuven en Nijvel deel uit van het geanalyseerde geografische gebied**, op voorwaarde dat de uitsplitsing van de gegevens (per provincie of gemeente) beschikbaar is.

Naast de situatie van de werknemers die bij de zes bovengenoemde paritaire comités zijn aangesloten, zal ten slotte ook de situatie van de zelfstandigen in de sectoren van transport en de logistiek worden geanalyseerd. Aangezien deze niet met paritaire comités verbonden zijn, zullen de gegevens over zelfstandige arbeid in de sector worden gekwantificeerd aan de hand van de NACE-BEL 2008-nomenclatuur van de economische activiteiten⁹ (NACE-codes – 3 digits).

7 Op 31 december 2019 telde de RSZ in de twee Brabantse provincies 22.912 banen in loondienst die verbonden waren aan de zes paritaire comités die voor deze focus werden geselecteerd, tegenover 'slechts' 6.385 banen in loondienst in Brussel.

8 Tegenover 'slechts' 11,1% voor alle gewestelijke activiteiten. Bron: FOD Economie – ADSEI, gemiddelde EAK 2014-2016.

9 <https://statbel.fgov.be/nl/over-statbel/methodologie/classificaties/nace-bel-2008>



Net als de eerdere focus op de detailhandel (view.brussels, 2020b) en de horeca (view.brussels, 2020c), **is het rapport opgebouwd rond de volgende vragen:** Wat was het algemene karakter van de sector en zijn segmenten vóór de crisis in het BHG en de rand? Welke gegevens zijn er op het moment van schrijven beschikbaar om de mogelijke verzwakking (of versterking) van de sector (of een van zijn segmenten) als gevolg van de pandemie te meten? Welke effecten zijn reeds zichtbaar in het BHG en de rand? Zijn het dezelfde? Wat zijn de belangrijkste steunmaatregelen die ten uitvoer werden gelegd om de actoren van de sector te ondersteunen? Wat was het aandeel van de tijdelijke werkloosheid in de sector en van het overbruggingsrecht in het BHG? Wat zijn de vooruitzichten voor de sectorale ontwikkeling in de nasleep van de crisis?

Uitgaande van de toestand van de transport- en logistieke sector vóór het uitbreken van de

gezondheids crisis, wordt in de verschillende delen van het verslag een analyse gemaakt van de gevolgen die deze crisis op korte, middellange en lange termijn kan hebben.

▶ In het **eerste deel** worden de verschillende beschikbare classificaties (sectorale, economische en beroepsclassificaties) gepresenteerd, evenals de bijbehorende gegevens die werden gebruikt om transport- en logistieke activiteiten te definiëren en af te bakenen.

▶ Het **tweede deel** geeft een algemeen overzicht van de werkgelegenheid in de sector (volgens de in het eerste deel afgebakende perimeter, die kan variëren naargelang de gebruikte bronnen) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de rand vóór het uitbreken van de crisis (banen in loondienst, contracttypes, zelfstandige arbeid, demografie van de ondernemingen enz.).

▶ Het **derde deel** gaat in op de reeds zichtbare gevolgen van de crisis. Met een verlenging tot 31 december 2021¹⁰ vormt het gebruik van de uitgebreide tijdelijke werkloosheidsregeling wegens corona (voor werknemers) of het enkelvoudig overbruggingsrecht (voor zelfstandigen) een goede barometer voor de analyse van de gevolgen van de crisis op korte termijn voor de arbeidsmarkt of een van haar segmenten.

Vervolgens wordt ingegaan op de impact van de crisis op de dynamiek van de bedrijven in de sector, met een overzicht van de evolutie van het aantal faillissementen en het daarmee gepaard gaande banenverlies.

Daarnaast wordt ook een analyse gemaakt van de evolutie van de niet-werkende werkzoekenden (NWWZ's) die bij Actiris zijn ingeschreven met een beroepscode 'Transport en logistiek'. Daarna volgt een analyse van de evolutie van het aantal vacatures in de sector 'Transport en logistiek' die Actiris tijdens de crisismaanden heeft ontvangen. Aangezien een groot deel van de activiteiten van de sector

zich in Vlaams-Brabant situeert, valt een potentieel groot aantal vacatures buiten het bereik van Actiris. Om deze moeilijkheid te overwinnen, heeft VDAB aan deze rubriek meegewerkt en een overzicht gegeven van de evolutie van de werkaanbiedingen die hij ontvangt, om op basis van deze indicator een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van de impact van de crisis. Ten slotte wordt de uitstroom naar werk van bij Actiris ingeschreven werkzoekenden (WZ's) in de segmenten transport en logistiek geanalyseerd voor de periode april-december 2020.

▶ Het **vierde deel** bevat de opmerkingen die tijdens de raadplegingen in mei en juni 2021 werden geformuleerd. Het biedt meer bepaald een samenvatting van de meningen van de vertegenwoordigers van de zes bovenvermelde paritaire comités voor transport en logistiek over de drie thema's van de sectorale COVID-19-focusdossiers van view.brussels, namelijk de toestand van de sector vóór de crisis, de toestand van de sector tijdens de crisis en de mogelijke evolutie ervan na de crisis.

▶ In het **laatste deel** komen we tot een conclusie.

¹⁰ [Accord sur la prolongation des aides corona](#), in *L'Echo*, 23/09/2021.

Methodologische overwegingen

Dit eerste deel heeft tot doel de verschillende beschikbare classificaties voor te stellen, namelijk de paritaire comités (1.1), de economische NACE-BEL 2008-codes (1.2) en de beroepsdomeinen (1.3). Daarmee is het mogelijk de 'perimeter' af te bakenen die in het kader van deze focus wordt bestreken en toegepast voor de transport- en logistieke activiteiten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de rand. Deze classificaties dekken realiteiten die elkaar deels overlappen.

1.1 Indeling per sector: de paritaire comités¹¹

De paritaire comités werden gekozen als sectorale basisindeling en referentiepunt voor de raadplegingen op het terrein (zie deel 4). Theoretisch valt een werkgever slechts onder één paritair comité, dat wordt bepaald op grond van zijn hoofdactiviteit. Er zijn echter uitzonderingen, met name voor bepaalde sectoren die verschillende paritaire comités voor arbeiders en bedienden hebben. Een werkgever kan dus lid zijn van verschillende paritaire comités. Het paritair comité hangt dus niet alleen af van de economische activiteit van de werkgever, maar ook van de aard van de prestaties van de werknemer. Bovendien valt de vaststelling van het paritair comité, in tegenstelling tot de economische activiteit, onder de verantwoordelijkheid van de werkgever; de RSZ zal nooit eenzijdig correcties aanbrengen.

Zoals gezegd in de inleiding werden de zes paritaire comités voor transport en logistiek die in de POW Logisticity vertegenwoordigd zijn, geselecteerd voor de kwantitatieve analyse, indien de gegevens beschikbaar zijn, en voor de kwalitatieve analyse.

▶ Allereerst nemen we vier subsectoren van het paritair comité nr. 140 voor transport en logistiek in aanmerking: het *pc 140.01 (autobussen en auto-cars)*¹², het *pc 140.03 (wegvervoer en logistiek voor rekening van derden)*, het *pc 140.04 (grondafhandeling op luchthavens)*¹³ en het *pc 140.05 (verhuizing)*¹⁴.

Ter herinnering: de taxisector (*pc 140.02*) komt in deze focus niet aan bod, evenmin als de activiteiten van de post (bpost), de NMBS en het openbaar personenvervoer (MIVB, De Lijn en de TEC, d.w.z. *pc 328 – Stads- en streekvervoer*), die onder andere paritaire comités vallen.

▶ Ten tweede houden wij ook rekening met het paritair comité voor werknemers in de internationale handel, het vervoer en de logistiek (*pc 226*).

▶ Ten slotte wordt ook het paritair comité voor de brandstoffenhandel (*pc 127*) in aanmerking genomen, waarvan de activiteit hoofdzakelijk betrekking heeft op het laden en/of lossen, de opslag en de levering aan huis van brandstoffen.

11 https://werk.belgie.be/nl/themas/paritaire-comites-en-collectieve-arbeidsovereenkomsten-caos/paritaire-comites_en <https://werk.belgie.be/nl/themas/verloning/minimumlonen-paritair-subcomite>.

12 Koninklijk besluit van 22 januari 2010 tot oprichting van de paritaire subcomités voor het vervoer en de logistiek en tot vaststelling van hun benaming en bevoegdheid, B.S. van 9 februari 2010.

13 Koninklijk besluit van 5 maart 2012, B.S. van 3 april 2012.

14 Koninklijk besluit van 6 september 2012, B.S. van 9 oktober 2012.

Gedecentraliseerde gegevens (per gewest en per arrondissement) van de RSZ over de werkgelegenheid in loondienst (d.w.z. het aantal banen en het aantal vestigingen¹⁵) voor deze paritaire (sub)comités zijn momenteel beschikbaar tot 31 december 2019. Zij stellen ons dus niet in staat de mogelijke eerste gevolgen van de gezondheids crisis te vatten. Toch geven ze ons een goed overzicht van de toestand van de sector en zijn segmenten vóór de crisis (in de gekozen perimeter). Deze uitgesplitste gegevens maken het immers mogelijk de werkgelegenheid in loondienst per gewest of per arrondissement te kwantificeren voor de paritaire comités en uit te splitsen volgens verschillende variabelen (leeftijd, geslacht, arbeidsregeling en grootte van de vestiging).

Voor de analyse van sommige variabelen (bv. de bedrijfsdynamiek: faillissementen en het daarmee gepaard gaand banenverlies – Statbel, contracttypes – Enquête naar de arbeidskrachten (EAK), kwalificatieniveau van de werknemers – EAK, studentenarbeid – RSZ, de uitstroom naar werk – Actiris, de tijdelijke werkloosheid – RSZ, de herkomst van de werknemers – KBSZ) en de gegevens over de werkgelegenheid van zelfstandigen (RSVZ) in de sector (ter herinnering: deze laatste zijn niet bij de paritaire comités ondergebracht) moet een beroep worden gedaan op andere statistische bronnen die een ander soort sectorale classificatie van de activiteiten gebruiken, namelijk de NACE-BEL 2008-nomenclatuur.

1.2 Indeling volgens economische activiteit: de NACE-BEL 2008-codes¹⁶

De NACE-BEL 2008-classificatie is een statistische classificatie op basis van de economische activiteit die door de onderneming wordt uitgeoefend. Ze bestaat uit codes op verschillende niveaus die min of meer specifieke klassen van activiteiten vertegenwoordigen. Op het eerste niveau staan de NACE-secties, aangeduid met alfabetische letters, die verwijzen naar vrij brede activiteitensectoren. Deze secties kunnen worden uitgebreid tot NACE-codes van 2 tot 5 cijfers (digits); hoe hoger het aantal digits, hoe nauwkeuriger de informatie over de activiteit (afhankelijk van de beschikbaarheid van de geanalyseerde gegevens).

In de indeling naar economische activiteit is de sector van het transport en de logistiek vooral vertegenwoordigd in **sectie H ‘Vervoer en opslag’**. Deze

sectie omvat de **NACE-codes (2 digits) 49 tot en met 53**: Vervoer te land en vervoer via pijpleidingen (49), Vervoer over water (50), Luchtvaart (51), Opslag en vervoerondersteunende activiteiten (52), en ten slotte Posterijen en koeriers (53). De activiteiten die onder vervoer of logistiek kunnen worden ingedeeld op basis van de perimeter die overeenkomt met de zes geselecteerde paritaire comités, zijn echter redelijk versnipperd. Hoewel veel van de in dit verslag bestudeerde activiteiten in sectie H ingedeeld zijn, vallen sommige ook onder andere NACE-secties. Dat is bijvoorbeeld het geval voor de handel in brandstoffen (pc 127), die in de NACE-nomenclatuur ook onder de sectie handel valt, maar naast de verkoop hoofdzakelijk uit opslag, vervoer en levering bestaat.

¹⁵ Onder vestiging verstaat de RSZ “een plaats die men, geografisch gezien, kan identificeren door een adres waar ten minste één activiteit van de onderneming wordt uitgeoefend of van waaruit de activiteit wordt uitgeoefend (art. 1.2, 16° Boek I van het Wetboek van economisch recht)”.

¹⁶ <https://statbel.fgov.be/nl/over-statbel/methodologie/classificaties/nace-bel-2008>.

Op basis hiervan wordt, nadat werd besloten de classificatie van de gemengde comités als referentiepunt te nemen (zie punt 1.1), een 'overeenkomstige' sectorale perimeter voor transport en logistiek afgebakend volgens de NACE-nomenclatuur. Maar omdat het paritair comité naar een kenmerk van de werknemers verwijst en de NACE-BEL 2008-codes betrekking hebben op de werkgevers, is een perfecte vertaling van paritaire comités naar NACE-codes een moeilijke oefening. Het Departement Werk en Sociale Economie in Vlaanderen (2020) heeft onlangs een poging ondernomen om deze twee classificatie-eenheden op elkaar af te stemmen. Deze oefening kent bepaalde beperkingen en zal niet worden gebruikt in deze focus.

Om de NACE-activiteiten met betrekking tot de zes geselecteerde paritaire comités te selecteren, werd sectie H uitgesplitst in de codes (5 digits). Hoewel ze deel uitmaken van sectie H, laten we de activiteiten met betrekking tot het vervoer per spoor (49.1 en 49.2), het openbaar personenvervoer (MIVB, De Lijn,

TEC – 49.310), de posterijen (53.1), taxi's (49.320) en de luchtvaart (51.1 en 51.2) buiten beschouwing. Voor de laatstgenoemde diensten zijn echter de ondersteunende diensten voor het luchtvervoer inbegrepen, die grotendeels overeenkomen met de vrachtafhandelaars (NACE-code 52.230).

Zoals reeds vermeld zijn sommige van de in dit onderzoek bestudeerde paritaire comités gedeeltelijk weggelaten uit sectie H van de NACE-codes, meer bepaald een deel van de activiteiten in verband met de handel in brandstoffen (pc 127) en een deel van de activiteiten in verband met de internationale handel (pc 226). Aangezien de meeste van hun activiteiten echter verband houden met sectie H van de NACE-nomenclatuur en om de omvang van de werkgelegenheid in deze segmenten niet te overschatten, beperken wij de reikwijdte van de analyse op basis van de NACE-nomenclatuur tot sectie H. De geselecteerde NACE-activiteiten (met witte achtergrond) zijn opgenomen in **tabel 1**.

Tabel 1: NACE-activiteiten (codes van 2 tot 5 digits) van sectie H die 'overeenstemmen' met de zes geselecteerde paritaire comités voor transport en logistiek

Sectie H "vervoer en opslag"				
NACE 2 digits	NACE 3 digits		NACE 5 digits	
Vervoer te land en vervoer via pijpleidingen (49)	49.1	Personenvervoer per spoor, m.u.v. personenvervoer per spoor binnen steden of voorsteden	49.100	Personenvervoer per spoor, m.u.v. personenvervoer per spoor binnen steden of voorsteden
	49.2	Goederenvervoer per spoor	49.200	Goederenvervoer per spoor
	49.3	Overig personenvervoer te land	49.310	Personenvervoer te land binnen steden of voorsteden
			49.320	Exploitatie van taxi's
			49.390	Overig personenvervoer te land, n.e.g.
	49.4	Goederenvervoer over de weg en verhuisdiensten	49.410	Goederenvervoer over de weg, m.u.v. uitzondering van verhuisdiensten
			49.420	Verhuisbedrijven
49.5	Vervoer via pijpleidingen	49.500	Vervoer via pijpleidingen	

NACE 2 digits	NACE 3 digits		NACE 5 digits	
Vervoer over water (50)	50.1	Personenvervoer over zee- en kustwateren	50.100	Personenvervoer over zee- en kustwateren
	50.2	Goederenvervoer over zee- en kustwateren	50.200	Goederenvervoer over zee- en kustwateren
	50.3	Personenvervoer over binnenwateren	50.300	Personenvervoer over binnenwateren
	50.4	Goederenvervoer over binnenwateren	50.400	Goederenvervoer over binnenwateren
Luchtvaart (51)	51.1	Personenvervoer door de lucht	51.100	Personenvervoer door de lucht
	51.2	Goederenvervoer door de lucht en ruimtevaart	51.210	Goederenvervoer door de lucht
Opslag en vervoerondersteunende activiteiten (52)	52.1	Opslag	52.100	Opslag in koelpakhuizen en overige opslag
	52.2	Vervoerondersteunende activiteiten	52.210	Diensten in verband met vervoer te land
			52.220	Diensten in verband met vervoer over water
			52.230	Diensten in verband met de luchtvaart
			52.241	Vrachtbehandeling in zeehavens
			52.249	Overige vrachtbehandeling, exclusief in zeehavens
			52.290	Overige vervoerondersteunende activiteiten
Posterijen en koeriers (53)	53.1	Postdiensten in het kader van de universele dienstverplichting	53.100	Postdiensten in het kader van de universele dienstverplichting
	53.2	Overige posterijen en koeriers	53.200	Overige posterijen en koeriers

Bron: NACE-BEL 2008-nomenclatuur

Legende: geselecteerde (wit) en niet-geselecteerde (blauw) NACE-activiteiten

Het zal echter niet mogelijk zijn deze perimeter strikt aan te houden voor alle werkgelegenheidsvariabelen die in deze focus geanalyseerd worden. Afhankelijk van het beschikbare uitsplitsingsniveau analyseren wij daarom sectie H op basis van de NACE-codes van 2 tot 5 digits: kwalificatieniveau van de werknemers (EAK, 2 digits), herkomst van de werknemers (KBSZ, 3 digits), contracttypes (EAK, 2 digits), studentenjobs (RSZ, 2 digits), zelfstandigen (RSVZ,

3 digits), tijdelijke werkloosheid (RVA, 3 digits), bedrijfsdynamiek: faillissementen en het daarmee gepaard gaand banenverlies (Statbel, 5 digits) en de uitstroom naar werk (Actiris, 5 digits). Hieraan moet worden toegevoegd dat sommige gegevens alleen beschikbaar zijn voor het Brussels Gewest. Deze methodologische overwegingen kunnen worden geraadpleegd in **tabel 2**.

Tabel 2: Beschikbare gegevens en uitsplitsingsniveaus (NACE-codes – 2 tot 5 digits) van verscheidene variabelen voor Brussel en de rand

Onderwerp	Variabelen	Bronnen	NACE-codes	Brussel	Rand
Arbeid in loondienst	Herkomst van de werknemers	KBSZ	3 digits	X	
	Kwalificatie van de werknemers	EAK	2 digits	X	
	Contracttypes	EAK	2 digits	X	
	Studentenjob	RSZ	Sectie H	X	
Zelfstandige arbeid	Zelfstandigen	RSVZ	3 digits	X	X
Steunmaatregelen van de overheid	Tijdelijke werkloosheid	RVA	3 digits	X	
Bedrijfsdynamiek	Faillissementen en banenverlies	Statbel	5 digits	X	X
Werkloosheid	Uitstroom van Actiris naar werk	Actiris	5 digits	X	

Bronnen: BISA en view.brussels

1.3 Indeling naar beroepsdomein¹⁷

Naast de geselecteerde paritaire comités en de NACE-BEL 2008-codes, die het mogelijk maken het gewicht van de sector in het Belgische en Brusselse economische weefsel af te bakenen, worden de **gegevens betreffende de bij Actiris ingeschreven niet-werkende werkzoekenden (NWWZ's) en de door Actiris ontvangen werkaanbiedingen (WA's)** ingedeeld per **beroepsdomein**. Elk van de beroepsdomeinen van Actiris is onderverdeeld in subdomeinen, die op hun beurt worden uitgesplitst in tal van vakgebieden en beroepen.

Een van deze beroepsdomeinen van Actiris, 'Transport, vrachtbehandeling, verpakking enz.(logistiek)' genaamd, heeft betrekking op de verschillende activiteiten rond transport en logistiek. Dit beroepsdomein is verder onderverdeeld in vijf subdomeinen: 'Transport - Water, Lucht, Spoor', 'Transport - Weg',

'Transport - Verzending & Koeriersdienst', 'Aanvullers - Laders en lossers (Logistiek)' en 'Verpakking'. Elk van die subdomeinen is verder onderverdeeld in een aantal vakgebieden en beroepen. Gezien de eerder voor deze sector vastgestelde perimeter wordt het subdomein 'Transport - Verzending & Koeriers' buiten beschouwing gelaten bij de presentatie van de Actiris-gegevens over de ingeschreven NWWZ's en de werkaanbiedingen (WA's).

Tot slot hebben sommige van de Actiris-beroepscodes voor transport en logistiek ook betrekking op de subdomeinen 'Beheer - Verantwoordelijkheid ondernemingen' en 'Beheer - Directie ondernemingen'. Die worden daarom ook opgenomen in de analyse van de evolutie van de niet-werkende werkzoekenden (NWWZ's) en de werkaanbiedingen (WA's).

¹⁷ Dit is een classificatie die eigen is aan Actiris https://viewstat.actiris.brussels/viewstat_werkloosheid_basisstatistieken.html.

1.4 Indeling volgens beroepscode (zelfstandigen)¹⁸

De RSVZ-gegevens over zelfstandigen die van het overbruggingsrecht hebben gebruikgemaakt, zijn beschikbaar volgens beroepsdomeinen en -codes. Volgens deze gegevens zijn zelfstandigen die actief zijn in transport en logistiek vooral te vinden in de

sector 'Nijverheid en ambachten (productie)', onder de code 'Vervoer'. Die omvat het vervoer van personen, post, goederen en taxi's. Bij gebrek aan meer gedetailleerde gegevens nemen wij hierin alle zelfstandigen met de beroepscode 'Vervoer' op.

¹⁸ Dit is een specifieke classificatie voor zelfstandigen: <https://www.rsvz.be/nl/naamlijst-en-codes-van-de-beroepen>.

Transport en logistiek in Brussel en de rand vóór de crisis

Alvorens we verder ingaan op de gevolgen van de gezondheids crisis voor de activiteiten op het gebied van transport en logistiek, biedt dit tweede deel een overzicht van de algemene toestand van de sector vóór het uitbreken van de crisis. Het bespreekt ook de wijze waarop de sector in het BHG en in de twee Brabantse provincies in verschillende segmenten en activiteiten (of paritaire comités) was opgesplitst. Met het oog op de transparantie en de duidelijkheid wordt voor elk onderwerp vermeld welk soort gegevens wordt gebruikt.

2.1 Arbeid in loondienst

«De sector transport en logistiek vormt een belangrijke leverancier van arbeidsplaatsen in loondienst in Vlaams-Brabant (4,9%) in vergelijking met BHG (1,0%) en Waals-Brabant (2,6%)»

► Een belangrijke en positieve werkgelegenheidsdynamiek in Brussel en de rand (RSZ – paritaire comités)

Volgens de perimeter bepaald op basis van de paritaire comités ([zie deel 1.1](#)) telde de RSZ op 31 december 2019 **29.297 banen in loondienst in Brussel en de rand** (alle paritaire comités voor

transport en logistiek samen), wat overeenkomt met 2,5% van alle banen in loondienst in het gebied (ongeveer 1,16 miljoen eenheden).

Over het gehele geanalyseerde geografische gebied is **het grootste deel van de werkgelegenheid in loondienst in de sector (2 op 3 banen) in Vlaams-Brabant** te vinden, terwijl het BHG 21,8% voor zijn rekening neemt en Waals-Brabant de resterende 11,8%. Ook kan worden vastgesteld dat de sector transport en logistiek een belangrijke leverancier van arbeidsplaatsen in loondienst vormt in het economische weefsel van Vlaams-Brabant (4,9% van de jobs, tegen slechts 1,0% in het BHG en 2,6% in Waals-Brabant).



Over het algemeen zijn de activiteiten in verband met de werknemers in de internationale handel, vervoer en logistiek (pc 226; 36,2%) en de werknemers in het wegvervoer en de logistiek voor rekening van derden (pc 140.03; 46,8%) goed voor het merendeel van de banen in loondienst in het geanalyseerde geografische gebied (in totaal 83,0%). Er zijn echter verschillen in het patroon van de activiteiten in de drie geanalyseerde gebieden.

Ten eerste zijn de activiteiten van autobussen en autocars (pc 140.01) veel meer ontwikkeld in Waals-Brabant (9,9%) en Vlaams-Brabant (8,0%) dan in Brussel (4,9%).

Ten tweede zijn de banen die verband houden met de activiteiten van luchthavenarbeiders (pc 140.04) van nature meer ontwikkeld in Vlaams-Brabant (9,2%) dan in Brussel (0,5%). Ze zijn onbestaande in Waals-Brabant (0%).

Ten slotte, terwijl activiteiten in verband met wegvervoer en logistiek voor rekening van derden (pc 140.03) verhoudingsgewijs veel belangrijker zijn in Brussel (64,3%) en Waals-Brabant (58,1%) dan in Vlaams-Brabant (39,0%), geldt het omgekeerde voor de activiteiten van werknemers in de internationale handel, vervoer en logistiek (pc 226; 40,5% in Vlaams-Brabant, tegenover 30,3% in Waals-Brabant en 26,1% in Brussel).

Tabel 3: Verdeling van de banen in loondienst (arbeidsplaatsen) in de transport- en logistieke sector in Brussel en de rand, per paritair comité, op 31 december 2019

Paritaire comités	Brussel		Vlaams-Brabant		Waals-Brabant		TOTAAL	
Pc 127 (brandstoffen)	27	0,4%	208	1,1%	34	1,0%	269	0,9%
Pc 226 (werknemers in de internationale handel, vervoer en logistiek)	1.667	26,1%	7.883	40,5%	1.051	30,3%	10.601	36,2%
Pc 140.01 (autobussen en autocars)	316	4,9%	1.560	8,0%	342	9,9%	2.218	7,6%
Pc 140.03 (wegvervoer en logistiek voor rekening van derden)	4.107	64,3%	7.585	39,0%	2.017	58,1%	13.709	46,8%
Pc 140.04 (grondafhandeling in de luchthaven – arbeiders)	34	0,5%	1.798	9,2%			1.832	6,2%
Pc 140.05 (verhuizing)	234	3,7%	409	2,1%	25	0,7%	668	2,3%
TOTAAL Transport en Logistiek	6.385	100,0%	19.443	100,0%	3.469	100,0%	29.297	100,0%
TOTAAL Activiteiten	639.211	-	393.575	-	132.417	-	1.165.203	-
% transport en logistiek	1,0%	-	4,9%	-	2,6%	-	2,5%	-

Bron: RSZ, Gedecentraliseerde statistieken, 31/12/2019, berekeningen view.brussels

Brussel en de rand vormen een dynamisch gebied voor transport en logistiek, waar 21,2% van de banen in de sector in heel België (138.144 eenheden) geconcentreerd is.

Brussel neemt dus niet alleen een groot deel van de banen in de sector voor zijn rekening, de hoofdstad en de rand vertoonden ook een **aanzienlijke groei van de werkgelegenheid in loondienst vóór het begin van de gezondheidscrisis in 2020**. In de periode 2015-2019 is de werkgelegenheid in loondienst namelijk met 2.256 eenheden toegenomen, wat overeenkomt met een gemiddelde jaarlijkse groei van 2,0%. Tijdens de onderzochte periode is deze toename nog groter als

we alle transport- en logistieke activiteiten in België in aanmerking nemen (+3,6%). De meer gematigde groei van de werkgelegenheid in loondienst in het geanalyseerde geografische gebied is vooral toe te schrijven aan Vlaams-Brabant (+1,2%). Vermeldenswaard is ook dat Brussel tussen 2015 en 2019 de hoogste gemiddelde jaarlijkse groei kende (+4,1%).

Als we ten slotte inzoomen op de verschillende paritaire comités, zien we dat de groei van de werkgelegenheid vooral te danken is aan activiteiten in verband met wegvervoer en logistiek voor rekening van derden (*pc 140.03*). Dit geldt voor Brussel en de rand (+1.403 eenheden voor *pc 140.03* tussen 2015 en 2019).

Tabel 4: Evolutie van de werkgelegenheid in loondienst (banen) in de transport- en logistieke sector in Brussel en de rand, en aandelen (in %) tijdens de periode 2015-2019

Zones	2015	2016	2017	2018	2019	Groei in cijfers	AAGR 2015/2019
Brussel	5.444 20,1%	5.814 21,0%	6.180 21,4%	6.204 21,0%	6.385 21,8%	+941	4,1%
Vlaams-Brabant	18.561 68,6%	18.646 67,3%	19.319 67,0%	19.878 67,2%	19.443 66,4%	+882	1,2%
Waals-Brabant	3.036 11,2%	3.248 11,7%	3.318 11,5%	3.513 11,9%	3.469 11,8%	+433	3,4%
Brussel + rand T&L	27.041	27.708	28.817	29.595	29.297	+2.256	2,0%
België T&L	120.015	123.433	128.307	133.281	138.144	+18.129	3,6%

Bron: RSZ, gedecentraliseerde statistieken, 31/12, berekeningen view.brussels

* Average Annual Growth Rate

► De werknemers zijn overwegend mannelijk, terwijl de vrouwen overwegend bedienden zijn (RSZ – paritaire comités)

Op 31 december 2019 werden de 29.297 geregistreerde banen in loondienst in de sector transport en logistiek overwegend door mannen bezet (84,1% of 24.653 mannen, tegenover 4.644 vrouwen). Dit

resultaat weerspiegelt niet de verdeling van de werkgelegenheid in loondienst in Brussel en de rand per geslacht (alle sectoren samen): (50,5% mannen en 49,5% vrouwen).

De oververtegenwoordiging van de mannelijke werkgelegenheid geldt voor alle geselecteerde paritaire comités (zie punt 1.1), zij het in mindere mate in het

geval van het comité voor werknemers in de internationale handel, het vervoer en de logistiek (pc 226), waar vrouwen, hoewel nog steeds in de minderheid, 36,7% van de getelde functies uitoefenen (ofte 3.891 vrouwen op de 10.601 getelde eenheden, waarvan 3.442 in Vlaams-Brabant, d.w.z. 43,7%). Dit betekent ook dat de meeste vrouwen die in de sector vervoer en logistiek werken, bedienden zijn (83,8%).

► **De werknemers in de sector zijn relatief oud en de werkgelegenheid vergrijsd (RSZ – paritaire comités)**

De sector transport en logistiek volgt de leeftijdsverdeling van de werknemers in het Brussels Gewest en de rand niet. Het aandeel werknemers van 50 jaar en ouder bedroeg in 2019 namelijk 32,9%, tegenover 29,6% voor alle sectoren. Het aandeel werknemers van 40 jaar en ouder bedroeg 61,5% (vergeleken met 55,1% voor alle sectoren). Ten slotte vertegenwoordigden jongeren onder de 30 jaar slechts 14,0% van de werknemers in de transport- en logistieke sector (tegenover 18,7% voor alle sectoren).

Naast het feit dat de werknemers in transport en logistiek ouder worden, **vergrijsd de werkgelegenheid ook.** Het aandeel werknemers van 50 jaar en ouder is tussen 2015 (29,8%) en 2019 (32,9%) namelijk met 3,1 procentpunten gestegen.

Toch moet worden opgemerkt dat **de werkgelegenheid in de transport- en logistieksector in Brussel relatief jonger is dan in de rand.** Hoewel jongeren onder de 30 ondervertegenwoordigd blijven (14,9%), bedroeg het aandeel werknemers van 50 jaar en ouder in Brussel in 2019 26,9%, tegen 34,0%

in de rand. Het aandeel 40-plussers daarentegen bedroeg 56,1% (tegenover 63,0% in de rand). Bovendien is het aandeel van de werknemers van 50 jaar en ouder in Brussel (26,9%) lager dan dat in alle Brusselse sectoren samen (29,6%).

Wat de segmenten van de sector in Brussel en de rand betreft, volgt de situatie in grote lijnen dezelfde tendens, met een ondervertegenwoordiging van jongeren onder de 30 jaar en een oververtegenwoordiging van werknemers boven de 50 jaar (en ook van werknemers van 40 jaar en ouder). Voor 2019 zijn deze tendensen nog sterker voor de handel in brandstoffen (pc 127) en de autocarexploitanten (pc 140.01), met een aandeel werknemers van 40 jaar en ouder van respectievelijk 68,5% en 79,2%. Bovendien is meer dan de helft van de autocarexploitanten (51,4%) 50 jaar of ouder. In deze twee segmenten werken ook zeer weinig jongeren (ongeveer 7,0%). In de grondafhandeling op de luchthavens (pc 140.04) werken daarentegen relatief meer jongeren onder de 30 jaar (24,6%).

► **Transport- en logistieke activiteiten hebben een duidelijk werkgelegenheidspotentieel voor midden- en laaggeschoolde werknemers en in mindere mate voor laaggeschoolde werknemers (EAK, NACE-codes - 2 digits)¹⁹**

De verdeling van de werkgelegenheid naar kwalificatieniveau²⁰ in de NACE-sectoren (49, 50, 52 en 53) in het BHG is als volgt (EAK, gemiddelde 2017-2019):

- **15,6% laaggeschoolden;**
- **44,4% middengeschoolden;**
- **40,0% hooggeschoolden.**

19 Zie [tabel 2](#) in punt 1.2. Aangezien voor deze variabele alleen NACE-codes tot op 2 digits beschikbaar zijn, is het niet mogelijk zich strikt te houden aan het toepassingsgebied dat eerder voor deze classificatie werd vastgesteld (zie [tabel 1](#)). Daarom laten we hier alleen de volledige code 51 onder sectie H buiten beschouwing. De gegevens zijn enkel beschikbaar voor het BHG.

20 Met een laag opleidingsniveau worden lager onderwijs en lager secundair onderwijs bedoeld. Het middengeschoold opleidingsniveau omvat hoger secundair onderwijs en het leerlingwezen. Het hoogste opleidingsniveau omvat: het niet-universitaire niveau van het korte type, het niet-universitaire niveau van het lange type, en het universitaire niveau met academische bachelor of master.

Deze verdeling verschilt van die op de schaal van de totale interne werkgelegenheid in Brussel, waar 60,3% van de banen wordt uitgeoefend door hooggeschoolde werknemers, 27,6% door midden-geschoolde werknemers en 12,1% door laag-geschoolde werknemers. **Met ongeveer vier van de tien banen op een middengeschoold opleidings-niveau en 15,6% van de banen met een lager opleidingsniveau hebben alle geselecteerde segmenten van sectie H dus een duidelijk werk-gelegenheidspotentieel voor middengeschoolde werknemers en in mindere mate voor laag-geschoolde werknemers.** De NACE-sector 52 (*Opslag en vervoerondersteunende diensten*) vormt hierop een **uitzondering**, met een verdeling van de arbeidsplaatsen die dicht bij die van de totale Brusselse interne werkgelegenheid ligt (5,5% laag-geschoold, 28,4% middengeschoold en 66,1% hoog-geschoold), d.w.z. een werkgelegenheidspotentieel dat zich voornamelijk richt op hooggeschoolde en in mindere mate op middengeschoolde werknemers.

Aangezien de meerderheid van de **vrouwen** in de sector van het transport en de logistiek een bedien-destatuut heeft, zijn zij overwegend werkzaam in functies voor middengeschoolde (39,3%, tegenover 45,6% voor mannen) en hooggeschoolde werknemers (53,8%, tegenover 36,6% voor mannen). Er is ook een oververtegenwoordiging van mannen in laaggeschoolde banen (17,8%, tegenover 'amper' 6,8% voor vrouwen).

► **De sector transport en logistiek biedt veel werk-gelegenheid aan mensen van buitenlandse afkomst (KBSZ – NACE-codes, 3 digits)**

Volgens de cijfers voor 2019 van de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid (KBSZ)²¹ is **de grote**

meerderheid van de Brusselse werknemers in de NACE-codes met 3 digits onder transport en logis-tiek, d.w.z. de codes die in tabel 1 van punt 1.2 wer-den geselecteerd (zie tabellen 1 en 2), **van buiten-landse origine**: 59,0% is afkomstig van buiten de Europese Unie en 24,3% van binnen de EU (exclu-sief België). Het aandeel werknemers van Belgische origine is beperkt tot 16,6%. Gecombineerd met de ondervertegenwoordiging van werknemers van Belgische afkomst is er een aanzienlijke oververte-geenwoordiging van werknemers van buiten de EU in verhouding tot de totale Brusselse beroepsbevolk-ing, waar 36,6% van niet-EU-oorsprong is, 35,7% van EU-oorsprong en 27,8% van Belgische afkomst. Bovendien zijn de **mannelijke Brusselaars in de sector vaker van buitenlandse afkomst dan de Brusselse vrouwen**. Ongeveer een op de drie vrouwen in de sector is van Belgische afkomst, tege-nover slechts 15,2% van de mannen. De meeste van hen zijn namelijk van buitenlandse afkomst en meer bepaald van buiten de EU (60,9% van de mannen van buiten de EU tegenover 39,7% van de vrouwen, en 23,9% van de mannen afkomstig uit de EU, tege-nover 28,9% van de vrouwen).

► **Meestal voltijdse banen (RSZ – paritaire comités)**

De meeste banen in de transport- en logistieksec-tor in Brussel en de rand zijn **voltijds**. Op basis van de gedecentraliseerde gegevens van de RSZ per paritair (sub)comité heeft 79,0% van de banen in de sector een dergelijk contract, tegenover 66,7% als we alle sectoren in Brussel en de rand beschouwen. Het aandeel van deze voltijdse contracten in het transport en de logistiek is echter lager in Brussel (74,0%) dan in de twee Brabantse provincies (ongeveer 80,0%).

21 De gegevens van de KBSZ hebben betrekking op de werkende beroepsbevolking in Brussel. Ze zijn niet beschikbaar per arrondissement.

Ten slotte zijn in sommige segmenten van het transport en de logistiek relatief meer deeltijdse werkers actief, met name bij de exploitanten van autocars (*pc 140.01*: 31,2%) en de afhandelaars op de luchthaven van Zaventem (*pc 140.04*: 35,9%).

► Een meerderheid van vaste banen (EAK – NACE-codes, sectie H)²²

Er is niet alleen een beperkt aandeel van deeltijdse banen in de transport- en logistieke sector; als we enkel naar het Brussels Gewest kijken, zien we dat **tijdelijke werkgelegenheid** ook niet erg wijdverbreid is: ongeveer 5,0% van de banen in het geselecteerde

2.2 Zelfstandigen

«Op 31 december 2019 vertegenwoordigden de zelfstandigen actief in transport en logistiek 3,4% van het totale aantal zelfstandigen in het BHG, tegenover 2,5% in Vlaams-Brabant en 1,7% in Waals-Brabant»

De in deze focus bestudeerde transport- en logistieksector omvat ook een aantal zelfstandigen. De RSVZ-gegevens zijn beschikbaar op basis van de NACE-nomenclatuur met een uitsplitsing van de codes tot op 3 digits (zie tabel 2). Daarom nemen we hier alle zelfstandigen op die actief zijn onder de NACE-code 49.3 (Overig personenvervoer te land, inclusief taxi's en openbaar personenvervoer, zie tabel 1), aangezien deze segmenten niet zijn opgenomen in de kwantificering van de werkgelegenheid

gebied is tijdelijk, tegenover 10,2% voor de gewestelijke werkgelegenheid. De sector levert dus in hoofdzaak banen met langdurige tewerkstellingsvormen.

► **Weinig studentenjobs** (RSZ – NACE-codes, sectie H)²³

De sector transport en logistiek (NACE-BEL sectie H) stelt niet veel studenten tewerk in België (amper 1.000 van de 454.600 geregistreerde studentenjobs in 2020, of 2,2%). In 2020 zijn er in het BHG 776 studentenjobs in de sector van het transport en de logistiek, wat goed is voor is 1,4% van alle studentenjobs²⁴.

in loondienst op basis van de gedecentraliseerde RSZ-gegevens per paritair (sub)comité.

Op 31 december 2019 waren er volgens de toegepaste sectorale perimeter 7.909 zelfstandigen actief in de transport- en logistieke sector, waarvan bijna de helft in het BHG gedomicilieerd was (49,0%, tegenover 40,2% in Vlaams-Brabant en 10,8% in Waals-Brabant). Op diezelfde datum vertegenwoordigden de **zelfstandigen actief in transport en logistiek 3,4% van het totale aantal zelfstandigen in het BHG**, tegenover 2,5% van het totale aantal zelfstandigen in Vlaams-Brabant en 1,7% van het totale aantal zelfstandigen in Waals-Brabant.

In tegenstelling tot bij de arbeid in loondienst (waar de verdeling van banen volgens de RSZ respectievelijk de volgende was: 21,8%, 66,4%

²² Zie tabel 2 in punt 1.2. Aangezien de NACE-codes voor deze variabele slechts beschikbaar zijn tot op een niveau van maximaal 2 digits, is het niet mogelijk zich strikt te houden aan het toepassingsgebied dat eerder voor deze classificatie werd vastgesteld (zie tabel 1). Daarom laten wij hier alleen de volledige code 51 onder sectie H buiten beschouwing.

²³ Zie tabel 2 in punt 1.2.

²⁴ Uitgezonderd uitzendwerk. Bron: RSZ 2020. De gegevens hebben betrekking op de werkplaats.

en 11,8%) **zijn er dus meer zelfstandigen actief in transport en logistiek in het BHG dan in de rand**, los van de wijziging van de analyseperimeter (opname van taxi's en openbaar personenvervoer)²⁵. Er moet worden opgemerkt dat er in Brussel ook meer zelfstandigen actief zijn in het goederenvervoer over de weg en in de verhuisdiensten (2.425 zelfstandigen, tegenover 1.958 in Vlaams-Brabant

en 520 in Waals-Brabant). Bovendien waren het **goederenvervoer over de weg en de verhuisdiensten de belangrijkste activiteiten van de zelfstandigen in het domein van transport en logistiek in Brussel en de rand** (ongeveer 62% van de zelfstandigen voor alle geanalyseerde gebieden). Hetzelfde geldt voor het Waals en het Vlaams Gewest in hun geheel.

Tabel 5: Verdeling van zelfstandigen die in het BHG en de rand actief zijn in het transport en de logistiek, per activiteit, op 31 december 2019

2019	Brussel		Vlaams-Brabant		Waals-Brabant		Totaal	
Overig personenvervoer te land (49.3)	1.322	34,1%	1.010	31,8%	255	29,9%	2.587	32,7%
Goederenvervoer over de weg en verhuisdiensten (49.4)	2.425	62,6%	1.958	61,6%	520	61,0%	4.903	62,0%
Goederenvervoer over zee- en kustwateren (50.2)	4	0,1%	4	0,1%	2	0,2%	10	0,1%
Goederenvervoer over binnenwateren (50.4)	70	1,8%	120	3,8%	47	5,5%	237	3,0%
Vervoerondersteunende diensten (52.2)	55	1,4%	88	2,8%	29	3,4%	172	2,2%
Totaal – Transport en logistiek	3.876	100,0%	3.180	100,0%	853	100,0%	7.909	100,0%
<i>als % van totaal aantal zelfstandigen</i>	3,4%		2,5%		1,7%		2,7%	
Totaal aantal zelfstandigen	114.482		127.120		51.124		292.726	

Bron: RSVZ, 31/12, berekeningen view.brussels.

²⁵ Als we de volledige NACE-code 49.3 (Overig personenvervoer te land) schrappen, waren er op 31 december 2019 5.322 zelfstandigen actief in het transport en de logistiek, waarvan bijna de helft (48,0%) nog steeds in het BHG gedomicileerd was (tegenover 40,8% in Vlaams-Brabant en 11,2% in Waals-Brabant).

Wat de aard van hun activiteiten betreft, waren de Brusselse zelfstandigen in het transport en de logistiek op 31 december 2019 als volgt verdeeld: 2.738 waren actief in hoofdberoep (70,6%), 934 waren actief in bijberoep (24,1%) en 204 waren actief na hun pensionering (5,3%). **In tegenstelling tot in**

het Brussels Gewest was er in Waals-Brabant (16,4%) en Vlaams-Brabant (11,3%) een groter aandeel zelfstandigen actief na hun pensionering, terwijl het aandeel zelfstandigen dat in hoofdberoep actief was, lager lag (ongeveer 64% voor beide Brabantse provincies).

Tabel 6: Uitsplitsing van de zelfstandigen in het transport en de logistiek in het BHG en de rand, per aard van hun activiteit, op 31 december 2019

2019	Brussel	Vlaams-Brabant	Waals-Brabant	Totaal
Zelfstandigen in hoofdberoep	2.738 70,6%	2.031 63,9%	552 64,7%	5.321 67,3%
Zelfstandigen in bijberoep	934 24,1%	791 24,9%	161 18,9%	1.886 23,8%
Zelfstandigen actief na hun pensionering	204 5,3%	358 11,3%	140 16,4%	702 8,9%
Totaal – Transport en logistiek	3.876	3.180	853	7.909

Bron: RSVZ, 31/12, berekeningen view.brussels

Ten slotte **is er in Brussel een sterke groei in vergelijking met andere activiteitensectoren en in vergelijking met de werkgelegenheid in loondienst in de periode vóór de crisis.** In de gekozen perimeter is het aantal Brusselse zelfstandigen in de transport- en logistieke sector tussen 2015 en 2019 gemiddeld met 10,7% per jaar gestegen (tegenover 4,1% voor de banen in loondienst), terwijl de groei voor alle zelfstandige activiteiten in het gewest 'slechts' 2,9% bedroeg. **Op het niveau van de segmenten van transport en logistiek wordt deze sterke groei waargenomen voor het goederenvervoer over de weg en de verhuisdiensten** (een gemiddelde jaarlijkse groei van 12,2% tussen 2015 en 2019) **en voor het overige personenvervoer te land** (een gemiddelde jaarlijkse groei van 9,8%

tussen 2015 en 2019, dus inclusief taxi's en openbaar personenvervoer).

Hoewel de gemiddelde jaarlijkse groei van het aantal zelfstandigen in de transport- en logistieke sector tussen 2015 en 2019 lager ligt in de rand dan in Brussel, bereikt deze toch 4,9% in Vlaams-Brabant (tegenover 1,2% voor de banen in loondienst) en 2,5% in Waals-Brabant (tegenover 3,4% voor de banen in loondienst). **In Vlaams-Brabant is de groei van de zelfstandige arbeid in het transport en de logistiek in de periode 2015-2019 dus ook groter dan de groei van het werk in loondienst voor dezelfde periode.**

2.3 Demografie van de bedrijven in de sector

De ongekende situatie die door het beheer van de pandemie is ontstaan, zal zeker gevolgen hebben voor de demografie van de ondernemingen in het BHG en de rand (alle segmenten samen).

Ondanks de inzet van transversale steunmaatregelen om ze overeind te houden (tijdelijke werkloosheid, moratorium, uitstel van betaling van bijdragen enz.)²⁶, zal hun dynamiek worden verstoord door de aanhoudende gezondheidssituatie en de onzekerheid op economisch vlak.

Hieronder kwantificeren we, op basis van gedecentraliseerde RSZ-gegevens per paritair (sub)comité, de evolutie van het aantal vestigingen met personeel in loondienst dat actief is in het transport en de logistiek tijdens de periode vóór de crisis (2015-2019). De gegevens voor 2020-2021 over uitgesproken faillissementen en het banenverlies zullen worden gepresenteerd in het deel over de crisisperiode (zie punt 3.2).

► De transport- en logistiekbedrijven zijn overwegend klein, met een groter aandeel in Brussel (RSZ – paritaire comités)

Naast gegevens (per gewest en arrondissement) over het aantal banen in loondienst, beschikt de RSZ ook over gegevens over het aantal vestigingseenheden²⁷ voor elk van de paritaire comités die in deze focus aan bod komen (zie deel 1.1).

Op 31 december 2019 telde de RSZ 2.816 vestigingseenheden in Brussel en de rand (alle paritaire comités voor transport en logistiek samen), wat overeenkomt met 3,4% van alle vestigingseenheden in het geanalyseerde geografische gebied (namelijk 82.920 vestigingseenheden). **De meeste van deze bedrijven waren zeer klein**, namelijk 50,6% met minder dan 5 werknemers (tegenover 46,5% in 2015) en 69,3% met minder dan 10 werknemers (tegenover 65,3% in 2015). **Dit aandeel van kleine bedrijven is**

²⁶ Een gids over de coronasteun is beschikbaar via de volgende link <https://www.lecho.be/dossiers/coronavirus/aides-entreprise-independant.html>, 28/09/2021.

²⁷ De RSZ bepaalt dat “de aangifte een veld bevat op het niveau van de werknemer met het identificatienummer van de vestigingseenheid ... De werkgevers worden verzocht voor elke werknemer het identificatienummer van de eenheid waartoe hij behoort, te vermelden. Tot en met 2013 had de meldingsplicht voor vestigingseenheden alleen betrekking op werkgevers met meerdere vestigingseenheden. Sinds 2014 geldt deze verplichting voor alle werkgevers.”



nog groter als we enkel naar de Brusselse situatie kijken (60,4% met minder dan 5 werknemers en 82,4% met minder dan 10 werknemers).

Op 31 december 2019 waren deze vestigingen binnen het onderzochte gebied geografisch als volgt verdeeld: 46,3% was in Brussel gevestigd, 44,1% in Vlaams-Brabant en 9,6% in Waals-Brabant, wat wijst op een grotere concentratie van transport- en logistieke activiteiten in Vlaams-Brabant. Het aandeel van Vlaams-Brabant in het totale aantal vestigingseenheden in het geanalyseerde geografische gebied bedraagt immers 'slechts' 34,5% (alle sectoren samen).

► **Bedrijven in de sector worden gekenmerkt door een aanzienlijke en positieve groei in de periode vóór de crisis, vooral in Brussel (RSZ – paritaire comités)**

Net als bij de zelfstandigen en de werknemers in de sector is het **aantal bedrijven aanzienlijk toe-**

genomen in vergelijking met andere sectoren.

Het aantal vestigingseenheden actief in transport en logistiek is tussen 2015 en 2019 jaarlijks met gemiddeld 4,8% gestegen, terwijl de gemiddelde stijging voor alle activiteiten in het gewest en de rand 'slechts' 1,7% bedroeg. Deze gemiddelde jaarlijkse groei was nog hoger als we alleen naar het Brussels Gewest kijken (+7,5% tussen 2015 en 2019, tegenover 1,6% als we naar alle Brusselse activiteiten kijken).

Op 31 december 2019 ten slotte waren de meeste bedrijven van de sector in Brussel en de rand actief in het wegvervoer en de logistiek voor rekening van derden (*pc 140,03* – 61,3%) en de internationale handel, vervoer en logistiek (*pc 226* – 30%). Tegelijkertijd stellen we vast dat de ondernemingen in Brussel sterker geconcentreerd waren in de activiteiten van *pc 140.03* (70,3% tegen 23,5% voor *pc 226*). Voor de rand is het omgekeerde het geval.



Transport en logistiek tijdens de COVID-19-crisis

Zoals in de vorige hoofdstukken van deze focus werd vermeld, heeft de sector van het transport en de logistiek de bijzondere eigenschap dat hij uit een aantal zeer verschillende segmenten bestaat. Dit specifieke kenmerk is des te belangrijker omdat de coronacrisis hen op verschillende wijzen heeft getroffen, afhankelijk van de hoofdactiviteit van de bedrijven.

► **Aan de ene kant hebben sommige segmenten geprofiteerd van de lockdown.**

Het ging in hoofdzaak om bedrijven actief in het goederenvervoer en de logistiek om de essentiële winkels te voorzien en de in- en uitvoer van producten te garanderen, of activiteiten in verband met de verdeling van online bestelde pakketten. **Maar hoewel het goederenvervoer als essentieel werd beschouwd en zijn activiteiten tijdens de crisis kon voortzetten, werd het ‘positieve’ effect van de crisis niet door alle ondernemingen in het segment gevoeld.** Bovendien hebben sommige bedrijven in de sector nogal te lijden gehad onder de crisis.

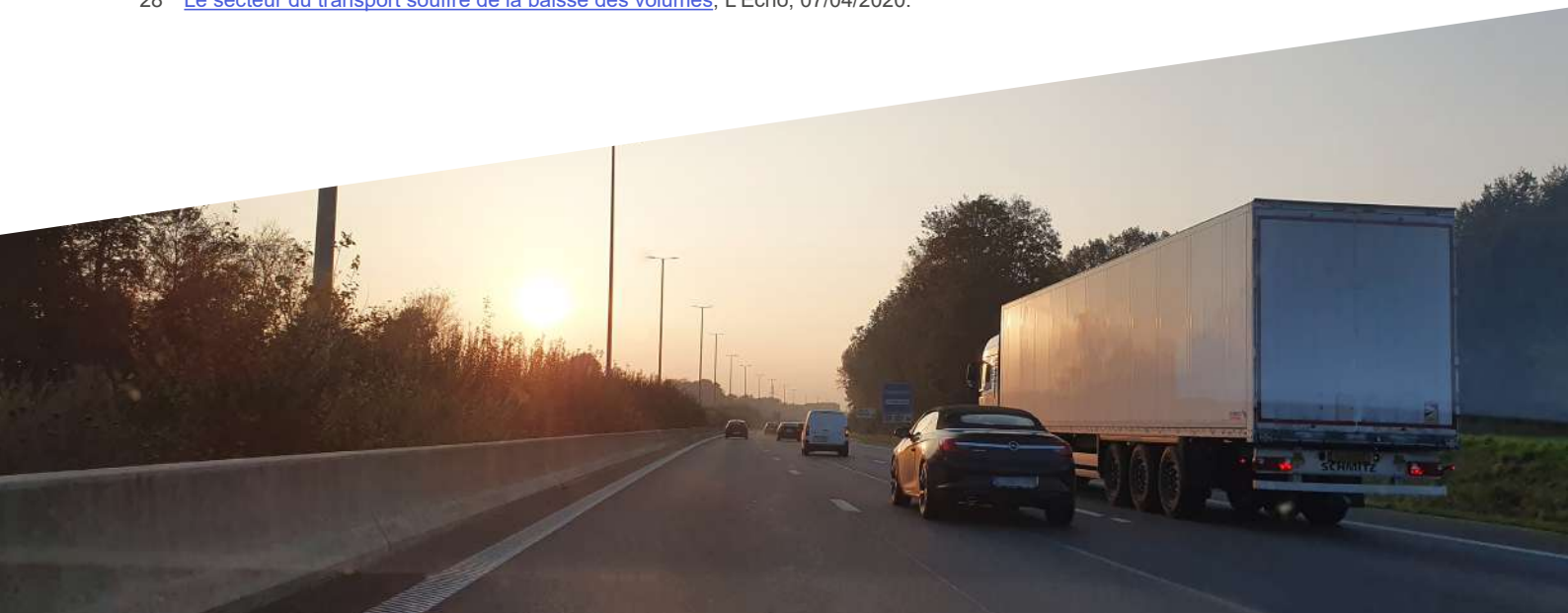
Naast de ondernemingen die actief zijn in de groot-distributie en die inderdaad een toename van de ver-

« De segmenten van de sector transport en logistiek zijn op verschillende wijzen getroffen, afhankelijk van de hoofdactiviteit van de bedrijven »

voerde volumes hebben gekend, waren er andere ondernemingen verbonden aan bepaalde soorten ondernemingen of sectoren die bij het begin van de crisis moesten sluiten; zij hebben een aanzienlijke daling van de vervoerde volumes gekend en bijgevolg ook een daling van hun activiteiten²⁸. Dit onderscheid tussen de ondernemingen in het segment was des te belangrijker omdat de zwaar getroffen bedrijven niet in aanmerking kwamen voor steunmaatregelen (tijdelijke werkloosheid en overbruggingsrecht), aangezien de sector nooit gedwongen was zijn activiteiten stop te zetten.

Daarbovenop kwam nog dat het sociale klimaat in de sector betrekkelijk gespannen was. Toen de sectorale werkgeversfederaties weigerden een door de werknemersvertegenwoordigers gevraagde bonus toe te kennen, omdat zij meenden niet over de nodige mid-

28 [Le secteur du transport souffre de la baisse des volumes](#), L'Echo, 07/04/2020.



delen te beschikken gezien de daling van de vervoerde volumes, dienden de vakbonden begin april 2020 een stakingsaankondiging in²⁹. Le segment n'a donc pas été exempt de difficultés dès le début de la crise.

Het segment heeft dus heel wat moeilijkheden gekend sinds het begin van de crisis.

Bovendien zouden **de versnelde ontwikkeling van e-commerce** sinds het begin van de coronacrisis, die al geanalyseerd werd in de sectorale focus over de detailhandel (view.brussels, 2020b), en **de verschillende politieke keuzes op het vlak van mobiliteit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering** de structuur van de ondernemingen actief in de pakketbezorging duurzaam kunnen wijzigen. Kleine en micro-ondernemingen die leveringen per bakfiets aanbieden, worden steeds talrijker in het BHG³⁰ en zijn bedoeld als alternatief voor leveringen met bestelwagens. Deze ontwikkeling zou zich nog kunnen versnellen na de invoering van een reeks stimuleringsmaatregelen van de gewestregering om koeriersbedrijven te helpen bakfietsen of fietskarren aan te schaffen³¹.

► **Anderzijds hebben sommige segmenten geleden onder de negatieve impact van de crisis op hun activiteiten.**

Het betreft hier vooral de segmenten die sterk afhankelijk zijn van het toerisme.

Zo hebben de feitelijke stopzetting van het **passagiersvervoer door de lucht** als gevolg van de reis-

beperkingen, samen met de moeilijkheden voor de actoren op de luchthaven van Zaventem om zich volledig op het vrachtvervoer te heroriënteren, de activiteit van de ondernemingen daar ondermijnd³².

Deze beperkingen hebben ook een negatieve invloed gehad op de activiteit van **autocarbedrijven** in Brussel en daarbuiten. Als gevolg van de reisbeperkingen moesten zij hun activiteiten gedurende vele maanden stopzetten. Tijdens deze periode konden zij gebruikmaken van de tijdelijke werkloosheid voor hun werknemers, terwijl de zelfstandigen in dit segment konden profiteren van het overbruggingsrecht. Het geleidelijke herstel van het toerisme na de opheffing van bepaalde beperkingen heeft dit segment in staat gesteld geleidelijk zijn activiteiten te hervatten.

Deze sector wordt echter met verschillende uitdagingen geconfronteerd. In de eerste plaats heeft de angst van sommige toeristen om besmet te raken op de bus een negatieve invloed gehad op de bezettingsgraad van de autocars toen de activiteiten werden hervat³³. Ten tweede werd de sector geconfronteerd met het vertrek van een groot aantal bestuurders die de voorkeur gaven aan andere activiteiten³⁴. De sector wordt dus geconfronteerd met een tekort aan gekwalificeerde chauffeurs, een tekort dat des te problematischer is omdat het personeelsbestand in het segment al oud en vergrijzend is (zie punt 2.1). Deze situatie zal waarschijnlijk voortduren aangezien de opleiding van chauffeurs in 2020 tweemaal werd opgeschort³⁵ en het dus nog wel even

29 [Sector met het water aan de lippen, geen ademruimte voor bijkomende premies!](#), Febetra, 06/04/2020.

30 Demet A., [Les vélos cargo, l'avenir de la livraison de colis en ville ?](#), RTBF, 19/08/2021.

31 [Mobilité à Bruxelles : jusqu'à 4.000 euros de prime pour les entreprises qui veulent acheter un vélo-cargo](#), RTBF, 07/09/2021.

32 Voor meer bijzonderheden over dit punt, zie het gedeelte over de raadpleging van de vertegenwoordigers van de paritaire comités.

33 [Reprise en douceur pour les autocaristes, leurs véhicules se remplissent timidement](#), RTBF, 07/07/2021.

34 Laghrari M., [Tourisme: les autocaristes manœuvrent pour conserver leurs chauffeurs](#), In *Le Soir*, 18/04/2021.

35 Volgens de wet moeten bestuurders om de 5 jaar aan het gemeentebestuur van hun gemeente het bewijs voorleggen van 5 modules, 35 uur, om de vervaldatum van hun code 95 naast het vakje voor categorie C of D op hun rijbewijs te vernieuwen. Deze 'Code 95'-opleidingen werden opgeschort tussen 16 maart 2020 en 3 april 2020 en tussen 6 november 2020 en 13 december 2020.

zal duren voordat er nieuw opgeleid personeel in de sector komt.

Ook al heeft de crisis als gevolg van het coronavirus niet dezelfde impact gehad op de verschillende seg-

menten van de transport- en logistieke sector, toch moet worden vastgesteld dat de moeilijkheden die voordien reeds bestonden, groter zijn geworden in elk segment - ongeacht of het al dan niet negatieve gevolgen van de crisis heeft ondervonden.

3.1 Gebruik van steunmaatregelen van de overheid

3.1.1 Tijdelijke werkloosheid

De economische gevolgen van de gezondheidscrisis zijn zeer verschillend voor de verschillende segmenten van de transport- en logistieke sector. **De tijdelijke werkloosheid** voor werknemers werd (en wordt) in grote mate toegepast door sommige actoren van de sector en veel minder door andere. Deze analyse is gebaseerd op gegevens die werden ontwikkeld door het BISA en view.brussels, op basis van een kruising van de gegevens van de RVA en de RSZ die beschikbaar zijn voor de NACE BEL-codes met 3 digits. Deze gegevens zijn niet beschikbaar per paritair comité, noch voor de rand. Bovendien wordt de analyseperimeter voor Brussel afgebakend op basis van de woonplaats van de werknemer.

► **Hoeveel werknemers in de transport- en logistieke sector werden tijdens de gezondheidscrisis getroffen?**

Voor de ongeveer 4.800 Brusselse werknemers (op basis van hun woonplaats) onder sectie H 'Vervoer en opslag' van de NACE-nomenclatuur die tijdelijk werkloos waren, waren er in **april 2020** in de onderzochte sector van het transport en de logistiek³⁶ 4.169 aanvragen voor tijdelijke werkloosheid, d.w.z. **bijna één op de drie werknemers in de sector.**

In het gewest in zijn geheel vertegenwoordigden zij 4,5% van de tijdelijke werklozen.

Het aantal tijdelijk werklozen **neemt echter aanzienlijk af vanaf juni 2020**, wanneer er in de geanalyseerde sector 2.649 tijdelijk werklozen zijn, wat nog steeds bijna een op de vijf werknemers in het transport en de logistiek betreft. Het laagste cijfer werd bereikt in september 2020, toen 1.575 werknemers in de sector tijdelijk werkloos waren. Zij vertegenwoordigden toen 5,8% van de tijdelijke werklozen in het BHG.

Na de tweede golf van de epidemie is de tijdelijke werkloosheid **opnieuw gestegen in oktober 2020** en het aantal werknemers in de sector bedroeg in november opnieuw 1.970 (4,5% van de tijdelijke werklozen in het BHG). In januari was er een piek van 2.227 tijdelijke werklozen.

In **april 2021** waren er 1.798 tijdelijke werklozen (laatste beschikbare gegevens), d.w.z. 12,9% van de werknemers in de onderzochte sector (tegenover 10,5% in Brussel voor alle sectoren samen)³⁷. De sector is ook nog steeds goed voor ongeveer 5% van de tijdelijke werklozen in Brussel, ondanks de lagere volumes.

³⁶ De geselecteerde NACE BEL-codes met 3 digits: 493, 494, 495, 501, 502, 503, 504, 521, 522 en 532 (zie deel 1.2). We nemen hier dus alle zelfstandigen op die actief zijn onder code 49.3 'Overig personenvervoer te land', inclusief taxi's en openbaar personenvervoer.

³⁷ Voorlopige gegevens voor april 2021.

► **Bepaalde segmenten zijn meer getroffen**

De transport- en logistieke sector heeft de beperkingen die tijdens de COVID-19-crisis werden opgelegd op zeer uiteenlopende wijzen ervaren.

De getroffen maatregelen om de epidemie in te dammen maar die de uitoefening van bepaalde activiteiten verhinderen, hebben bepaalde segmenten er meer dan andere toe gedwongen hun toevlucht te nemen tot tijdelijke werkloosheid. (Zie de tabel in de [bijlage](#) betreffende de tijdelijke werkloosheid van in het BHG gedomicilieerde werknemers per NACE BEL-code met 3 digits van de sector transport en logistiek binnen de op deze basis afgebakende perimeter.) Er zij evenwel aan herinnerd dat de realiteit binnen de segmenten verschilt al naargelang van de activiteiten. De segmenten 'Vervoerondersteunende activiteiten' (53,9% van de werknemers tijdelijk werkloos, ofte 1.021 personen), 'Opslag' (42,3%, ofte 253 personen) en 'Goederenvervoer over de weg en verhuisdiensten' (42,1%, ofte 1.516 personen) werden aan het begin van de crisis hard getroffen. De beperking van de verplaatsingen, de sluiting van bepaalde vestigingen (niet-essentiële winkels) en het verplichte telewerk hebben inderdaad geleid tot een daling van de activiteit voor bagageafhandelaars, vervoerders, verhuizers en werknemers in de opslag en logistiek. Een jaar later hebben 'vervoerondersteunende activiteiten' en het 'goederenvervoer over de weg en verhuisdiensten' zich goed hersteld (respectievelijk 'slechts' 16,0% en 12,0% van de werknemers tijdelijk werkloos). Daarentegen is bijna een derde van de werknemers in het segment 'Opslag' nog steeds tijdelijk werkloos.

Het segment 'Overig personenvervoer te land', dat naast het vervoer per autocar en taxi ook het openbaar personenvervoer omvat, kende in april 2020 een relatief lager percentage tijdelijk werklozen (17,5%).



Het wordt echter nog steeds getroffen door de crisis, aangezien het in april 2021 nog altijd meer dan 800 tijdelijke werklozen (12,0%) telde, tegenover 1.200 in april 2020. Met uitzondering van het openbaar vervoer, dat zijn activiteiten heeft gehandhaafd, heeft het overige personenvervoer over land ernstig te lijden gehad onder de sluiting van de scholen en de grenzen en onder de reisbeperkingen (school- en toeristenbussen buiten gebruik, taxiverkeer op een laag pitje).

Ten slotte heeft ook het segment 'Overige post-rijen en koeriers' tijdens de crisis relatief weinig hinder ondervonden in vergelijking met de andere segmenten. Terwijl in april 2020 19,0% van het personeel tijdelijk werkloos was, is dit cijfer een jaar later gedaald tot 5,0%.

► **Profiel van de tijdelijke werklozen**

Op de piek van de crisis, in april 2020, stellen we vast dat Brusselse mannen meer te maken hadden

met tijdelijke werkloosheid dan Brusselse vrouwen in de sector transport en logistiek (30,6% van de mannelijke werknemers deed er in april 2020 een beroep op, namelijk 3.855 mannen, tegenover 24,9% van de vrouwelijke werknemers, namelijk 314 vrouwen). In alle sectoren samen is het verschil in impact tussen mannen en vrouwen minder uitgesproken, maar hij is nog altijd groter voor mannen (27,9% tegen 26,7% voor hun vrouwelijke tegenhangers). Een verklaring voor dit verschil is dat de sector transport en logistiek, ter herinnering, overwegend mannelijk is.

Bovendien kan worden vastgesteld dat hoe ouder de Brusselse werknemers in het vervoer en de logistiek zijn, hoe meer zij hun toevlucht hebben moeten nemen tot tijdelijke werkloosheid, en dat in tegenstelling tot de algemene tendens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waar doorgaans de jongste categorieën het zwaarst getroffen zijn. De werknemers in de sector transport en logistiek van 50 jaar en ouder kenden in april 2020 een tijdelijke werkloosheidsgraad van 31,9% (tegenover 24,3% voor het gewestelijke gemiddelde). Dit aandeel neemt af naarmate men de leeftijdsschaal afdaalt (26,5% voor jongeren onder 25 jaar in april 2020, tegen 39,3% voor het gewestelijke gemiddelde).

Een jaar later vertoont de tijdelijke werkloosheid in de sector nog steeds dezelfde tendensen. Mannen



worden nog altijd vaker getroffen dan vrouwen, zowel in de transport- en logistieke sector (13,1% van de mannen in transport en logistiek is tijdelijk werkloos, tegenover 10,5% voor vrouwen in april 2021) als in het gewest in zijn geheel. 16,9% van de oudere werknemers in de sector is in april 2021 nog steeds tijdelijk werkloos, terwijl de jongere categorieën percentages tussen 6 en 13% kennen. Voor alle sectoren samen zijn de percentages per leeftijdsgroep ongeveer gelijk, hoewel jongeren nog steeds het hoogste percentage tijdelijke werkloosheid kennen (11,8% in april 2021, tegenover ongeveer 10% voor oudere leeftijdsgroepen)³⁸.

3.1.2 Overbruggingsrecht

Voor de Brusselse zelfstandigen in de transport- en logistieke sector werd vooral tijdens de eerste golf van het coronavirus op grote schaal een beroep gedaan op het overbruggingsrecht, en veel minder tijdens de tweede. Deze analyse is

gebaseerd op de gegevens van het RSVZ, met name met betrekking tot de beroepsdomeinen. Volgens deze gegevens zijn zelfstandigen die actief zijn in transport en logistiek vooral te vinden in het domein 'Nijverheid en ambachten (productie)', onder de

beroepscode 'Vervoer'³⁹. Er zij ook op gewezen dat deze gegevens alleen beschikbaar zijn voor zelfstandigen die in het BHG wonen.

We stellen vast dat **bijna zeven op de tien Brusselse zelfstandigen in de sector 'Vervoer' er in april 2020 gebruik van hebben gemaakt (ofte 1.802 zelfstandigen)**⁴⁰, wat een relatief hoger percentage is dan voor alle zelfstandigen (56,8%). In september is het aantal begunstigden gedaald tot ongeveer 300; het overbruggingsrecht betreft momenteel nog maar een op acht Brusselse zelfstandigen in de sector. In november 2020 ligt dit aantal slechts iets hoger (16,4% van de zelfstandigen) en in juni 2021 ligt het iets onder het niveau van september (290 zelfstandigen met overbruggingsrecht of 11,1%, een aandeel dat vergelijkbaar is met het gemiddelde voor alle domeinen samen) (zie bijlage 4 voor meer details).

3.2 Bedrijfsdynamiek in de sector: analyse van de faillissementen en het banenverlies

Ondanks de invoering van verschillende steunmaatregelen, zowel federale als gewestelijke, heeft de COVID-19-crisis de financiële betrouwbaarheid van een groot aantal bedrijven aangetast (NBB, 2021). Om de gevolgen van de crisis en de beperkende maatregelen op de economie en de financiële gezondheid van de ondernemingen te analyseren, heeft de regering op 19 maart 2020 beslist om de Economic Risk Management Group (ERMG) op te richten en enquêtes te houden bij Belgische ondernemingen en zelfstandigen⁴². De economische activiteiten die in deze ERMG-enquêtes zijn opgenomen, zijn sectoraal ingedeeld op een geaggregeerd niveau⁴³.

Gebleken is dat **mannelijke zelfstandigen in de sector bij het begin van de crisis zwaarder werden getroffen dan vrouwen** (respectievelijk 69,0% en 61,8% in april 2020). Vervolgens **werden vrouwelijke zelfstandigen verhoudingsgewijs echter evenveel, zo niet meer getroffen dan mannen** (respectievelijk 11,8% tegenover 11,0% in juni 2021). Dit was ook het geval voor de Brusselse zelfstandigen in alle sectoren.

We wijzen erop dat het aantal zelfstandige 'Bestuurders van vennootschappen' in het domein van de Nijverheid en ambachten (productie) die recht hadden op het overbruggingsrecht maar die niet in detail kunnen worden beschreven voor de beroepen onder 'Vervoer', 375 bedroeg in april 2021 en betrekking had op 44,5% van de zelfstandigen⁴¹.

Uit de laatste **ERMG-enquête** (juli 2021) blijkt dat de impact van het coronavirus op de Belgische economie lijkt af te nemen en dat het **omzetverlies** van de bedrijven afneemt. Dezelfde positieve ontwikkeling werd, zij het in mindere mate, ook waargenomen voor transport- en logistieke activiteiten (met name voor het personenvervoer over de weg en de logistiek) in vergelijking met de resultaten van de vorige enquêtes (die van maart tot juni 2021).

De ERMG-enquêtes verschaffen ook informatie over de **perceptie van faillissementsrisico's en liquiditeitsproblemen**. In april 2021 (de laatste beschik-

39 Inbegrepen beroepen: personenvervoer, post, goederenvervoer, taxi's enz.

40 Cijfers van het RSVZ (gebaseerd op het aantal zelfstandigen in hoofdberoep op 1 juli 2020), berekeningen van het BISA en view.brussels.

41 Idem.

42 <https://www.nbb.be/nl/ermg-enquetes>.

43 Of een [geaggregeerde versie van de classificatie van activiteiten in de nationale rekeningen A21](#).

bare gegevens voor deze variabele) gaf 8% van de respondenten (in alle sectoren) aan dat een faillissement waarschijnlijk of zeer waarschijnlijk was (vergeleken met 12% in november 2020). Terwijl deze perceptie in april 2021 bijna onbestaande was voor de logistiek, bedroeg zij nog 45% voor het personenvervoer over de weg. Als we kijken naar alle gegevens van de **ERMG-enquêtes** die op deze variabele betrekking hebben (van april 2020 tot april 2021), is de perceptie van een dreigend faillissement sinds het begin van de crisis het hoogst in de sector van het personenvervoer over de weg (gemiddeld 29%), net als in de horecasector (gemiddeld 23%).

Een meer gedetailleerde analyse van de ontwikkeling van het aantal faillissementen en het daarmee gepaard gaande banenverlies sinds het uitbreken van de gezondheidscrisis verschaft ook informatie over de toestand van de sector. Bij de interpretatie van deze cijfers moet er echter rekening mee worden gehouden dat er een zekere tijd verloopt tussen de beëindiging van de economische activiteit en de faillissementsverklaring door de ondernemingsrechtbank. Daardoor wordt de economische impact pas na een bepaalde periode zichtbaar in de cijfers. Volgens recente cijfers van **het onderzoeksbureau Graydon**⁴⁴ heeft de COVID-19-crisis in België nog niet tot de verwachte tsunami van faillissementen geleid, wat met name kan worden verklaard door de steunmaatregelen van de regering (tijdelijke werkloosheid, overbruggingsrecht, moratorium op faillissementen enz.), maar ook door het herstel van de economische activiteit.

In deze focus analyseren we de uitgesproken faillissementen en het daarmee gepaard gaande banenverlies in Brussel en de rand over de periode 2018-2021. Deze analyse is gebaseerd op gedecentraliseerde gegevens van Statbel, die beschikbaar

zijn volgens de NACE-classificatie. Vanuit methodologisch oogpunt is de hier gebruikte sectorale perimeter voor de activiteiten op het gebied van transport en logistiek dus de perimeter die eerder werd vastgesteld op basis van de NACE-codes tot op 5 digits (zie tabel 1).

Voor de jaren 2018 en 2019 vertegenwoordigden de faillissementen die werden uitgesproken in de transport- en logistieke sector, zoals gedefinieerd voor deze focus, tussen 4,5% en 5,0% van het totale aantal geregistreerde faillissementen in Brussel en de rand. In 2019 werd 79,8% van de faillissementen in de sector transport en logistiek (ofte 142 faillissementen) uitgesproken voor ondernemingen die op het Brussels grondgebied gevestigd zijn (tegenover 14,0% in Vlaams-Brabant en 6,2% in Waals-Brabant). Deze faillissementen betroffen voornamelijk Brusselse ondernemingen die actief waren in goederenvervoer over de weg (79 faillissementen) en in de overige posteries en koeriersactiviteiten (goed voor 35 faillissementen). Er zij ook op gewezen dat de meeste faillissementen die in Vlaams-Brabant (76,6%) en Waals-Brabant (91,0%) werden uitgesproken, ook in deze twee segmenten waren.

Voor Brussel en de rand wijzen de beschikbare gegevens voor de jaren 2020 en 2021 (enkel van januari tot augustus) op een licht stijgende tendens, met een aandeel van ongeveer 6,0% van de geregistreerde faillissementen. Toch waren er in absolute cijfers slechts 140 faillissementen in het transport en de logistiek in 2020, een daling van 21,3% ten opzichte van 2019 (tegenover een daling van 40,6% voor alle activiteiten in Brussel en de rand). In 2020 is er ook een stijging van het aandeel van Vlaams-Brabant in het totale aantal uitgesproken faillissementen in de transport- en logistieke sector. Van de faillissementen in deze sector werd nu 27,9% uitgesproken voor

44 Mathieu F., [Le tsunami de faillites, ce ne sera pas pour cette année : "Nous n'aurons pas les 50000 faillites attendues cette année"](#), in *La Libre*, 06/09/2021.

ondernemingen in Vlaams-Brabant (tegen 65,7% in Brussel en 6,4% in Waals-Brabant). Dit is te wijten aan het feit dat de faillissementen in het goederenvervoer over de weg en de overige posterijen en koeriersactiviteiten in 2020 in Vlaams-Brabant verder zijn toegenomen ten opzichte van 2019, terwijl ze in Brussel en Waals-Brabant zijn afgenomen.

Tot slot zet de neerwaartse trend van het aantal faillissementen in de transport- en logistieke sector in 2020 zich in 2021 voort. Van januari tot augustus 2021 waren er 71 faillissementen in de transport- en logistieke sector in Brussel en de rand, wat overeenkomt met een daling van 17,1% in vergelijking met dezelfde periode in 2020.

Tabel 7: Uitgesproken faillissementen in het transport en de logistiek en voor alle activiteiten in Brussel en de rand (2018-2021)

Uitgesproken faillissementen	2018	2019	2020	2021 (jan.-aug.)
Transport en logistiek	198	178	140	71
Alle activiteiten	3.957	3.992	2.370	1.185
<i>als % van totale activiteiten</i>	5,0%	4,5%	5,9%	6,0%

Bron: Statbel, berekeningen view.brussels

«Het banenverlies in de sector transport en logistiek was goed voor 30,5% van het banenverlies dat in 2020 in Brussel en de rand werd opgetekend ondanks de neerwaartse trend in faillissementen»

De **banenverliezen** houden onvermijdelijk en rechtstreeks verband met de faillissementen. Ze kunnen worden geanalyseerd op basis van het aandeel van de banen die door faillissementen in de transport- en logistieke sector verloren zijn gegaan, in vergelijking met alle sectoren.

Ten eerste was de sector van het transport en de logistiek goed voor ongeveer 5,7% van alle banenver-

liezen in de periode 2018-2019 (of ongeveer 320 eenheden). Dit aandeel ligt in 2021 nog steeds hoger dan het niveau van voor de crisis (7,7%), maar in 2020 was het banenverlies in de sector transport en logistiek goed voor 30,5% van het banenverlies dat in 2020 in Brussel en de rand werd opgetekend (in totaal 1.901 banen). Deze extreme waarde is het gevolg van het faillissement van Swissport Belgium op de luchthaven van Zaventem in Vlaams-Brabant in juni 2020 (ongeveer 1.500 banen verloren)⁴⁵. Van januari tot augustus 2021 is het banenverlies in het transport en de logistiek (in totaal 228 banen) vooral toe te schrijven aan het goederenvervoer over de weg (120 in Brussel en 30 in Vlaams-Brabant) en de overige posterijen en koeriersactiviteiten (28 in Brussel en 31 in Vlaams-Brabant).

45 ["Tout le monde est effondré": les employés de Swissport Belgium témoignent après la faillite annoncée de l'entreprise](#), RTBF, 11/06/2021.

Tabel 8: Banenverlies door faillissementen in de transport- en logistieke sector en voor alle activiteiten in Brussel en de rand (2018-2021)

Banenverlies	2018	2019	2020	2021 (januari tot augustus)
Transport en logistiek	317	327	1.901	228
Alle activiteiten	5.578	5.798	6.229	2.947
<i>als % van totale activiteiten</i>	5,7%	5,6%	30,5%	7,7%

Bron: Statbel, berekeningen view.brussels

Tabel 9 toont vervolgens de evolutie van het gemiddelde aantal banen dat per faillissement verloren gaat in de sector van het transport en de logistiek en voor alle activiteiten samen in Brussel en de rand in de periode 2018-2021. **Hoewel het aantal faillissementen sinds het uitbreken van de gezondheidscrisis in maart 2020 globaal is gedaald, is**

het banenverlies per faillissement (ratio) gestegen, maar in sterkere mate in de sector transport en logistiek (3,2 verloren banen per faillissement in 2021) dan voor alle activiteiten samen in Brussel en de rand (2,5 verloren banen per faillissement in 2021).

Tabel 9: Evolutie van de ratio van het banenverlies per faillissement in de transport- en logistieke sector en voor alle activiteiten in Brussel en de rand (2018-2021)

Ratios	2018	2019	2020	2021 (januari tot augustus)
Transport en logistiek	1,6	1,8	13,6	3,2
Alle activiteiten	1,4	1,5	2,6	2,5

Bron: Statbel, berekeningen view.brussels

3.3 Andere gevolgen van de crisis op korte termijn

3.3.1 Evolutie van het aantal NWWZ's sinds het begin van de crisis

Terwijl de werkloosheidscijfers van Actiris met betrekking tot transport- en logistieke activiteiten (zie punt 1.3) in 2020 geen stijging vertoonden, lijken de eerste drie kwartalen van 2021 een negatief, zij het beperkt effect van de coronacrisis op de sector te laten zien.

Gemiddeld zijn er elke maand iets minder dan 10.000 Brusselse werkzoekenden in deze beroepsgroep. De belangrijkste beroepen bij de NWWZ's van de sector zijn 'Aanvullers - Laders en lossers (logistiek)' en die van het domein 'Transport – weg'.

Wat de jaarlijkse variatie voor het jaar 2020 betreft, kan uit tabel 10 hieronder inderdaad worden opgemaakt dat het aantal bij Actiris geregistreerde NWWZ's in een beroepscode voor transport en logistiek na het uitbreken van de gezondheidscrisis

stabiël is gebleven (variatie van 0,0% voor de sector in zijn geheel tussen 2019 en 2020), ook al wordt een relatieve stijging van 29,8% opgetekend in het subdomein 'Transport – Water, Lucht, Spoor'. Het subdomein 'Verpakking' zorgt voor de grootste compensatie van deze stijging, dankzij een daling van het aantal NWWZ's met -8,1%. De twee belangrijkste subdomeinen (met elk meer dan 4.000 NWWZ's), namelijk 'Transport – Weg' (-0,8%) en 'Aanvullers - Laders en lossers (logistiek)' (+0,8%), zijn daarentegen tamelijk stabiel. Hieraan moet worden toegevoegd dat deze stagnatie van het aantal geregistreerde NWWZ's in de sector transport en logistiek in contrast staat met de stijging die in bepaalde sectoren wordt waargenomen (bijvoorbeeld jaarlijkse variatie van 4,6% voor de horeca) of de lichte stijging die over deze periode voor alle NWWZ's is waargenomen, namelijk 0,9%.

Tabel 10: Gemiddeld aandeel van bij Actiris ingeschreven NWWZ's met een beroepscode voor transport en logistiek in 2020, per subdomein en opleidingsniveau

Beroeps-subdomeinen	2019	2020					Var. 2020/2019
	TOTAAL	Laag	Matig	Hoog	Buitenland zonder gelijkwaardigheid	TOTAAL	
Transport - Weg	4.277	32,9%	16,6%	2,0%	48,4%	4.242	-0,8%
Aanvullers - Laders en lossers (Logistiek)	4.450	39,3%	17,5%	2,3%	40,9%	4.487	0,8%
Transport - Water, Lucht, Spoor	167	15,6%	41,6%	16,7%	26,1%	217	29,8%

Beroeps-subdomeinen	2019	2020					Var. 2020/2019
	TOTAAL	Laag	Matig	Hoog	Buitenland zonder gelijkwaardig- heid	TOTAAL	
Transport - Verzending en koeriersdienst	245	31,0%	14,9%	3,5%	50,6%	245	-0,2%
Verpakking	621	30,0%	8,8%	1,1%	60,2%	571	-8,1%
Transport en logistiek	9.761	35,2%	17,1%	2,5%	45,2%	9.762	0,0%
Totaal alle domeinen	88.047	20,9%	21,5%	17,6%	39,2%	88.803	0,9%

Bron: Actiris (viewstat), berekeningen view.brussels

In 2021 zien we, voor de eerste drie kwartalen van het jaar in vergelijking met die van 2019, een stijging van 1,2% van het aantal bij Actiris ingeschreven NWWZ's voor transport en logistiek, wat minder is dan maar vergelijkbaar met de algemene trend qua NWWZ's, waar er een stijging is van 1,5%. Zoals reeds het geval was in 2020, is het aantal NWWZ's in de subdomeinen 'Transport – Water, Lucht, Spoor' en 'Aanvullers – Laders en lossers (logistiek)' gestegen, maar meer uitgesproken tussen 2019 en 2021 (respectievelijk +50,0% en +4,7%), terwijl het aantal NWWZ's in de subdomeinen 'Transport – Weg' en 'Verpakking' is gedaald, opnieuw in het bijzonder in het geval van het subdomein 'Verpakking' (-9,5%). Wat het subdomein 'Transport – Verzending & Koeriersdienst' betreft, was het aantal NWWZ's stabiel tussen 2019 en 2020, maar is het in de eerste drie kwartalen van 2021 aanzienlijk gestegen ten opzichte van 2019 (+8,5%).

Deze verschillende ontwikkelingen kunnen worden verklaard aan de hand van de volgende elementen. Ten eerste hebben maatregelen zoals de tijdelijke

werkloosheid, het overbruggingsrecht of het moratorium op faillissementen gezorgd voor een tempering van het effect en blijven ze dat doen. De uiteenlopende evoluties in de verschillende beroepsdomeinen kunnen een weerspiegeling zijn van de verschillende realiteiten waarmee de segmenten van de sector geconfronteerd worden, met name de continuïteit van de zogenaamde 'essentiële' vervoersactiviteiten sinds het begin van de gezondheids crisis en de intensivering van het onlinewinkelen (e-commerce).

Ten slotte vertoont de verdeling van de NWWZ's in de sector transport en logistiek, in vergelijking met het totale aantal NWWZ's in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, een oververtegenwoordiging van NWWZ's met een in het buitenland behaald diploma zonder gelijkwaardigheid en met een laag opleidingsniveau, en zeer weinig NWWZ's met een hoog opleidingsniveau. De kwalificatiestructuur werd niet ingrijpend gewijzigd als gevolg van de crisis, noch voor NWWZ's in het domein transport en logistiek, noch voor alle NWWZ's samen.

Tabel 11: Gemiddeld aandeel over de eerste drie kwartalen van bij Actiris ingeschreven NWWZ's met een beroepscode voor transport en logistiek in 2019 en 2021, per subdomein en per opleidingsniveau

Beroeps-subdomeinen	2019 3 kwart	2021 3 kwart					Var. over 3 kwart 2021/2019
	Totaal	Laag (in %)	Matig (in %)	Hoog (in %)	Buitenland zonder gelijkwaardig- heid	Totaal	
Transport - Weg	4.317	31,5%	17,0%	1,8%	49,7%	4.185	-3,1%
Aanvullers - Laders en lossers (Logistiek)	4.499	38,5%	17,6%	2,4%	41,4%	4.708	4,7%
Transport - Water, Lucht, Spoor	162	15,8%	39,1%	17,7%	27,4%	243	50,0%
Transport - Verzending en koeriersdienst	246	30,8%	15,0%	4,0%	50,2%	267	8,5%
Verpakking	635	27,6%	8,3%	0,7%	63,4%	575	-9,5%
Transport en logistiek	9.859	34,2%	17,2%	2,5%	46,1%	9.978	1,2%
Totaal alle domeinen	88.113	20,4%	21,5%	17,3%	40,8%	89.426	1,5%

Bron: Actiris (viewstat), berekeningen view.brussels

3.3.2 Evolutie van het aantal werkaanbiedingen

De analyse van de evolutie van het aantal werkaanbiedingen in verband met 'Transport en logistiek' is het resultaat van een samenwerking tussen view.brussels en de VDAB. Aangezien een groot deel van de activiteiten van de sector zich in Vlaams-Brabant situeert, valt een potentieel groot aantal vacatures buiten het bereik van Actiris. Om deze moeilijkheid te overwinnen, wordt na een eerste deel dat de evolutie van het aantal door Actiris ontvangen werkaanbiedingen voor de transport- en logistieke sector tijdens de crisismaanden uiteenzet, in een tweede deelde evolutie van de door VDAB ontvangen vacatures in Brussel en Vlaams-Brabant voorgesteld. Deze combinatie van indicatoren geeft

een zo volledig mogelijk beeld van het effect van de gezondheids crisis.

► Door Actiris ontvangen werkaanbiedingen

De impact van de gezondheids crisis komt sterk tot uiting in de evolutie van de werkaanbiedingen die Actiris voor de transport- en logistieke sector heeft ontvangen.

In 2020 is het aantal vacatures met 4,3% gedaald ten opzichte van 2019, vooral in de subdomeinen 'Transport – Weg' en 'Aanvullers – Laders en lossers', die elk ruim 100 functies minder telden dan

in 2019. Omgekeerd zien we een toename van het aantal vacatures in het subdomein 'Verpakking' en voor management-/directieposities. Deze positieve evolutie houdt gedeeltelijk verband met de intensivering van de e-commerce sinds het begin van de crisis. We stellen ook vast dat de toename van het aantal functies voor verpakkers, magazijnmedewerkers en bromfietsbestuurders/fietskoeriers die zich al in 2020 voordeed, in de eerste drie kwartalen van 2021 nog duidelijker wordt.

Voor de eerste drie kwartalen van 2021 zien we een aanzienlijke absolute stijging in de beroepscode voor transport en logistiek (+71,9%) in vergelijking met heel 2020. De grootste toename van het aantal werkaanbiedingen treedt op voor twee beroepscode, namelijk die van vrachtwagenchauffeurs



(rijbewijs C en CE): met 2.600 aanbiedingen zijn zij alleen al goed voor bijna de helft van de werkaanbiedingen in de sector (en een toename van 2.000 aanbiedingen in vergelijking met 2020).

Tabel 12: Door Actiris ontvangen werkaanbiedingen met een beroepscode voor transport en logistiek in 2019, 2020 en 2021*, per subdomein

Beroeps-subdomeinen	2019	2020	2021*	Var. 2020*/2019*	Var. 2021*/2019*
Transport - Weg	849	734	3.393	-13,5%	+382,0%
Aanvullers - Laders en lossers (Logistiek)	494	328	1.064	-33,6%	+152,1%
Management - Directie	151	244	316	+61,6%	+163,3%
Transport - Water, Lucht, Spoor	76	41	57	-46,1%	-19,7%
Verpakking	16	174	733	+987,5%	+5.135,7%
Totaal Transport en logistiek (abs. w.)	1.586	1.521	5.563	-4,1%	+318,0%
Totaal Vervoer en logistiek (% van het totaal)	4,5%	4,8%	14,3%	-	-

Bron: Actiris, berekeningen view.brussels

* De eerste drie kwartalen

Naast de ondernemingen in de activiteitensector 'Vervoer en opslag' (geïdentificeerd op basis van sectie H in de NACE-codes), die in 2021 slechts 22% van de aanbiedingen voor beroepen in de transport- en logistieke sector vertegenwoordigen (tegenover 23,5% in 2020 en 28,5% in 2019), zijn het ten slotte vooral de uitzendbureaus die de meeste van deze aanbiedingen voor hun rekening nemen: 59% in de eerste drie kwartalen van 2021 (tegenover 33% in 2020 en slechts 18% in 2019)⁴⁶.

► Vacatures ontvangen door VDAB

Bij de analyse van de ontvangen vacatures afkomstig uit het BHG en Vlaams-Brabant heeft VDAB⁴⁷ enkel de vacatures in aanmerking genomen die onder het normaal economisch circuit vallen zonder uitzendopdrachten vallen en rechtstreeks aan VDAB worden gemeld⁴⁸. VDAB besteedt voornamelijk aandacht aan knelpuntberoepen (vetgedrukt). Net als bij de analyse van de aanbiedingen van Actiris was hun analyse gericht op beroepen die kunnen worden gekoppeld aan de POW *Logisticity.brussels*. Aange-

zien de beroepsnomenclaturen van Actiris en VDAB wezenlijk verschillen, worden in bijlage 1 de in hun analyse in aanmerking genomen beroepsdomeinen voorgesteld, alsook de volledige lijst van de aan de POW *Logisticity.brussels* verbonden beroepen.

VDAB ontvangt in 2019 en 2020 respectievelijk 1.079 en 675 vacatures voor alle beroepen die gelinkt zijn aan *Logisticity.brussels*. Deze vertegenwoordigen 41 à 42% van de ontvangen vacatures voor alle geselecteerde NACE-codes. Het aantal ontvangen vacatures ligt daarmee opnieuw hoger in de eerste 6 maanden van 2021 (743), en is goed voor maar liefst 53% van de ontvangen vacatures voor alle geselecteerde NACE-codes in 2021. Er blijven op maandbasis minder vacatures openstaan in 2020 dan in 2019. Ook in de eerste 6 maanden van 2021 ligt het maandelijkse aantal openstaande vacatures lager.

In wat volgt bekijken we de geselecteerde beroepen die gelinkt zijn aan *Logisticity.brussels* volgens het beroepsdomein waartoe ze behoren.

► **Transport - Water, Lucht, Spoor**

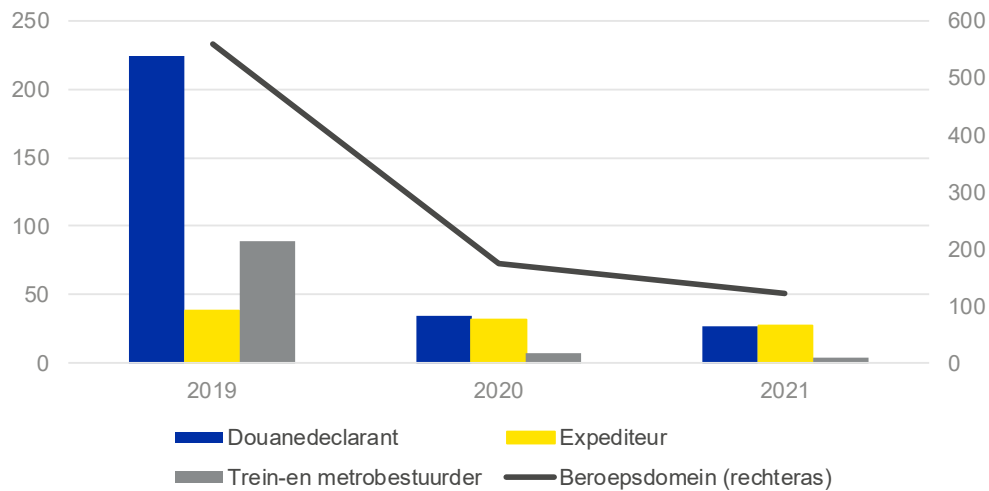
Voor de beroepen die gelinkt zijn aan *Logisticity.brussels* binnen "Transport – Water, Lucht, Spoor", ontvangt VDAB 69% minder vacatures in 2020 dan in 2019. Wel zijn er schommelingen. Er blijven op maandbasis minder vacatures openstaan. Het aantal ontvangen vacatures ligt opnieuw 82% hoger in de eerste 6 maanden van 2021 dan in de eerste 6 maanden van 2020. Het maandelijkse aantal openstaande vacatures neemt licht toe.

46 Voor sommige aanbiedingen wordt de site van Actiris intensief gebruikt door een uitzendwerkgever, met een opmerkelijke stijging sinds juli 2021. De analyse en de conclusies van deze gegevens moeten dan ook met de nodige voorzichtigheid gebeuren.

47 Volgens deze nomenclatuur zijn de codes voor taxi's niet uitgesloten.

48 Geen uitzendopdrachten: Het NACE-segment interimkantoren en tijdelijke tewerkstelling werd niet geselecteerd..

Figuur 1: Jaarlijks aantal ontvangen vacatures voor (knelpunt)beroepen binnen ‘Transport - Water, Lucht, Spoor’, 2019, 2020, 1^{ste} 6 maanden 2021



Expediteur en douanedecarant zijn **knelpuntberoepen** in Vlaanderen omwille van kwantitatieve en kwalitatieve redenen en omwille van specifieke arbeidsomstandigheden. Sedert 2021 is *trein- en metrobestuurder* geen knelpuntberoep meer.

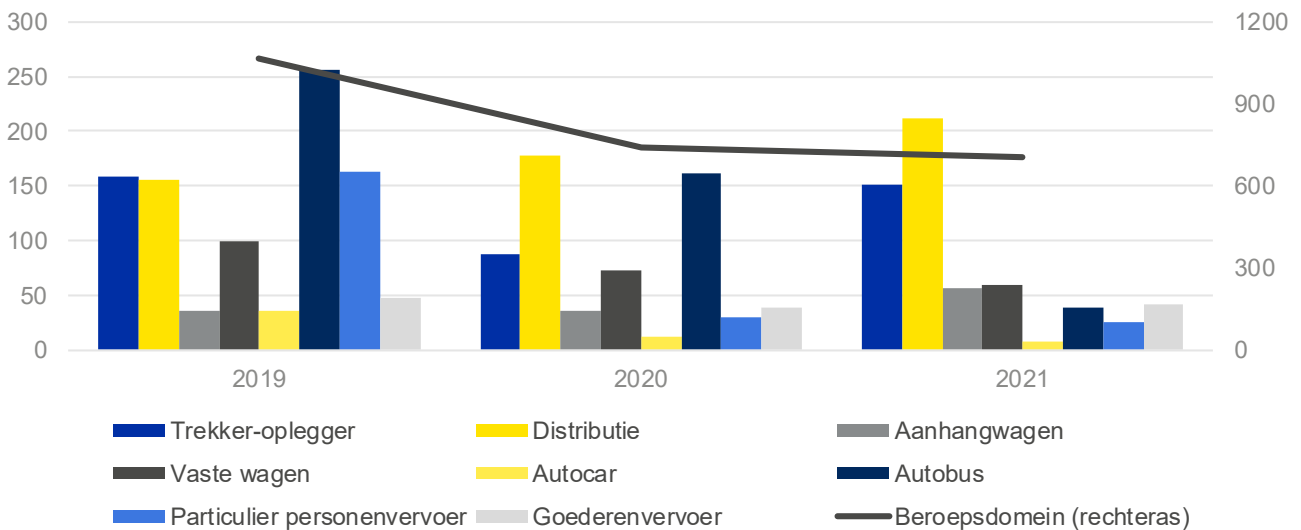
Er zijn - door de Brexit - opnieuw douaneprocedures en -regels van toepassing op de handel tussen het Verenigd Koninkrijk en de Europese Unie. Hierdoor ontvangt VDAB veel vacatures voor **douanedecarant** in 2019. Het aantal ontvangen vacatures voor **expediteur** ligt dan weer hoger in de eerste 6 maanden van 2021 dan in 2019 of 2020. VDAB ontvangt veel minder vacatures voor trein- en metrobestuurder.

De vacatures voor **douanedecarant** situeren zich bijna allemaal in Brussel, terwijl die voor **expediteur** zich voornamelijk in Vilvoorde situeren. Vacatures voor medewerker spoorwag, bemanning zeevaart en trein- en metrobestuurder beperken zich tot Brussel. VDAB ontvangt nauwelijks vacatures voor deze beroepen in regio Leuven.

► **Transport - Weg**

VDAB ontvangt 30% minder vacatures voor de beroepen die gelinkt zijn aan *Logisticity.brussels* binnen “Transport – Weg” in 2020 dan in 2019. Er blijven op maandbasis minder vacatures openstaan. Het aantal ontvangen vacatures ligt opnieuw 89% hoger in de eerste 6 maanden van 2021 dan in de eerste 6 maanden van 2020. Ook het maandelijks aantal openstaande vacatures stijgt terug richting het niveau van 2019.

Figuur 2: Jaarlijks aantal ontvangen vacatures voor (knelpunt)beroepen die gelinkt zijn aan *Logisticity.brussels* binnen ‘Transport - Weg’, 2019, 2020, 1^{ste} 6 maanden 2021



De meeste beroepen gelinkt aan *Logisticity.brussels* die vallen onder “Transport – Weg” kunnen als knelpuntberoepen bestempeld worden. *Dispatcher goederenvervoer over de weg, autobuschauffeur, autocarchauffeur, vrachtwagenbestuurder vaste wagen, met aanhangwagen en uitzonderlijk vervoer, vrachtwagenchauffeur distributie en bestuurder trekker - oplegger* zijn **knelpuntberoepen** in Vlaanderen omwille van kwantitatieve en kwalitatieve redenen en omwille van specifieke arbeidsomstandigheden. *Koerier besteller* is geen knelpuntberoep. Hoewel de doorbraak van de e-commerce tijdens de coronacrisis voor veel meer vacatures zorgt, blijft er een overschot aan werkzoekenden met interesse in dit beroep.

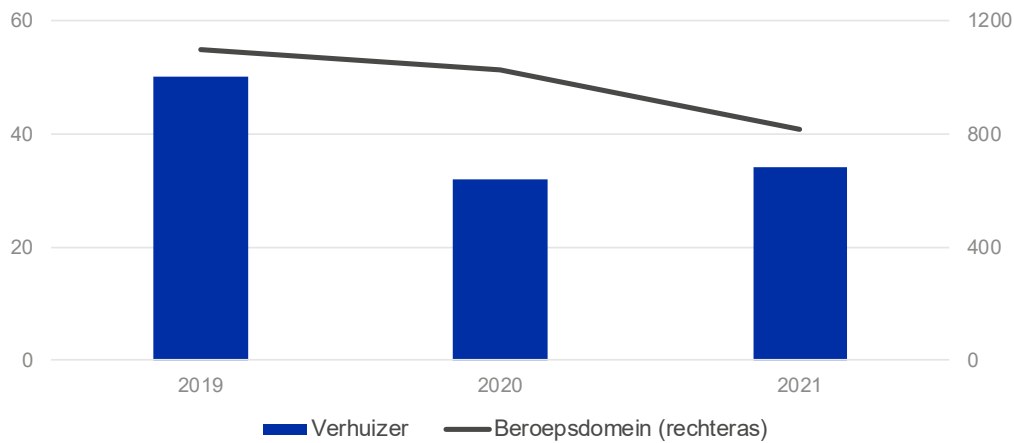
Er zijn verhoudingsgewijs meer vacatures voor bestuurder trekker-oplegger, vrachtwagenchauffeur distributie, vrachtwagenbestuurder met aanhangwagen en dispatcher goederenvervoer over de weg in 2021. Het aantal vacatures voor vrachtwagenbestuurder vaste wagen bevindt zich op hetzelfde niveau. We ontvangen veel minder vacatures voor autocarchauffeur en autobuschauffeur. Deze beroepen zijn minder knellend in 2020, al gaat het wellicht slechts om een tijdelijk fenomeen. Ook de vraag naar chauffeurs particulier personenvervoer neemt sterk af. Het is echter aannemelijk dat dit zal terugkeren in betere, post-coronatijden.

► **Aanvullers - Laders en Lossers**

VDAB ontvangt 6% minder vacatures in 2020 dan in 2019. Wel zijn er schommelingen. Er blijven op maandbasis eveneens minder vacatures openstaan. Het aantal ontvangen vacatures ligt opnieuw 79% hoger in de eerste 6 maanden van 2021 dan in de eerste 6 maanden van 2020. Ook het maandelijkse aantal openstaande vacatures stijgt sterk. Het hoge verschilpercentage is te wijten aan een nieuw e-commerce distributiecentrum en de bijhorende vacatures voor magazijnmedewerker in juni 2021. Er is evenwel een overschot aan werkzoekenden met interesse in dit beroep. Uit onderzoek van VDAB blijkt dat het in 2020 om 1 op 5 van alle mannelijke werkzoekenden gaat⁴⁹.

49 Meer informatie: <https://www.vdab.be/sites/web/files/doc/trends/ontcijfert2020nr40.pdf>.

Figuur 3: Jaarlijks aantal ontvangen vacatures voor (knelpunt)beroepen binnen ‘Aanvullers - Laders en Lossers’, 2019, 2020, 1^{ste} 6 maanden 2021

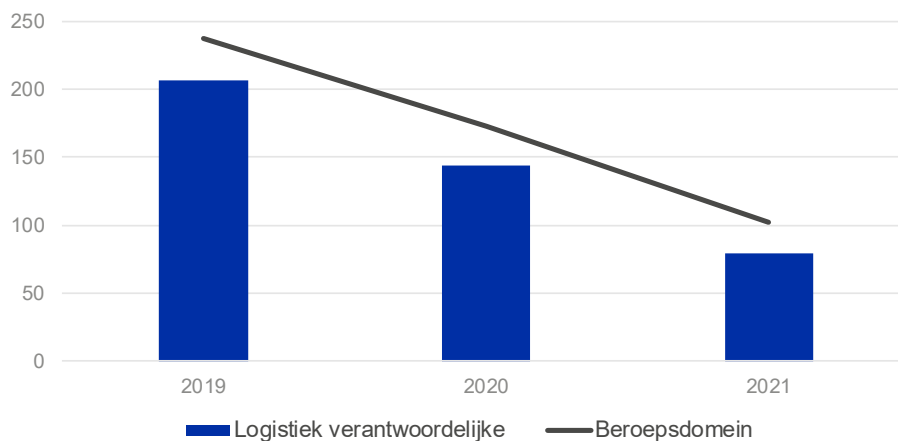


Enkel *verhuizer* is een **knelpuntberoep** in Vlaanderen omwille van kwalitatieve redenen en omwille van specifieke arbeidsomstandigheden. Er zijn verhoudingsgewijs meer vacatures voor **verhuizer** in de eerste zes maanden van 2021. Dit heeft mogelijks te maken met een inhaalbeweging van verhuizen uitgesteld door de coronacrisis. Er zijn meer vacatures voor *magazijnmedewerker* in Vilvoorde dan in Brussel of Leuven. De vacatures voor lader-losser situeren zich voornamelijk in Vilvoorde.

► **Beheer**

VDAB ontvangt 27% minder vacatures in 2020 dan in 2019. Er blijven op maandbasis eveneens minder vacatures openstaan. Het aantal ontvangen vacatures ligt nog 9% lager in de eerste 6 maanden van 2021 dan in de eerste 6 maanden van 2020. Het maandelijkse aantal openstaande vacatures neemt wel terug toen.

Figuur 4: Jaarlijks aantal ontvangen vacatures voor (knelpunt)beroepen die gelinkt zijn aan Logisticity.brussels binnen ‘Beheer’, 2019, 2020, 1^{ste} 6 maanden 2021



Enkel logistiek verantwoordelijke is een knelpuntberoep in Vlaanderen omwille van kwalitatieve redenen. Er zijn minder vacatures voor logistiek verantwoordelijke in de eerste 6 maanden van 2021 dan in de eerste 6 maanden van 2020. Er zijn meer vacatures voor logistiek verantwoordelijke in Vilvoorde of Brussel dan in Leuven.

3.4 Uitstroom naar werk in de periode april/december 2020

«In het algemeen lijkt het er op dat de gezondheidscrisis ertoe heeft geleid dat de WZ's die reeds bij Actiris waren ingeschreven, in de werkloosheid verstrikt raken»

Naast de evolutie van het aantal bij Actiris ingeschreven NWWZ's en het aantal door Actiris ontvangen werkaanbiedingen voor transport en logistiek, is er een andere manier om de gevolgen van de gezondheidscrisis op korte termijn te begrijpen, en dat is de analyse van de evolutie van de uitstroom uit de werkloosheid naar werk, en meer bepaald naar banen in de sector transport en logistiek, zoals eerder gedefinieerd volgens de NACE-nomenclatuur, met een uitsplitsing van de codes tot op 5 digits (zie tabellen 1 en 2). Vanuit methodologisch oogpunt vergelijken we de uitstroom naar werk in de periode april/december 2020 met die in de overeenkomstige periode in 2019. We houden enkel rekening met de deelnemers die zijn uitgestroomd naar een betrekking van minstens 28 dagen. Alleen deze periodes van ten minste één maand leiden immers tot een uitschrijving van de werkzoekenden (WZ's) bij Actiris⁵⁰.

Als we de jaarlijkse variatie voor alle sectoren samen in beschouwing nemen, blijkt uit de gegevens dat de uitstroom uit de werkloosheid naar werk van ten minste 28 dagen van de bij Actiris ingeschreven WZ's in de periode april-december 2020 is gedaald (-22,3%). Hoewel deze daling aan het begin van de periode zeer aanzienlijk is (-68,5% in april, -49,4% in mei en -17,3% in juni), is de situatie vanaf juli (-7,7%) en augustus (-2,3%) weer bijna normaal. De jaarlijkse variatie wordt zelfs licht posi-

tief vanaf september (+2,2%). Aan het einde van het jaar, na de nieuwe beperkende maatregelen om de verspreiding van de pandemie tegen te gaan, was de uitstroom opnieuw geringer (-1,6% in oktober, -24,7% in november en -28,1% in december).

Wat het profiel van de WZ's betreft, **treft deze daling zowel mannen (-22,2%) als vrouwen (-22,4%).** Uit de gekruiste gegevens per geslacht en opleidingsniveau blijkt dat de jaarlijkse daling van deze uitstroom tussen 2019 en 2020 **relatief gezien meer laaggeschoolde Brusselse WZ's treft**, ongeacht of ze een Belgisch of buitenlands diploma hebben. In het algemeen lijkt het er dus op dat de gezondheidscrisis ertoe heeft geleid dat de **WZ's die reeds bij Actiris waren ingeschreven, in de werkloosheid verstrikt raken.**

Vervolgens gaan we na of sommige sectoren (NACE-nomenclatuur) meer zijn gekrompen dan andere na het uitbreken van de crisis in maart 2020. Over de geanalyseerde periode zijn de sectoren die de grootste daling vertonen over het geheel genomen de verwachte sectoren. Uitgesplitst per NACE-code (1 tot 2 digits) zijn de hardst getroffen (sub)sectoren de horeca (-62,1%), de detailhandel (-31,2%), de terbeschikkingstelling van personeel, inclusief uitzendwerk (-14,6%), alsook de sectoren 'openbaar bestuur en defensie' (-20,0%) en 'diensten in verband met gebouwen; landschapsverzorging' (-27,7%). Met betrekking tot de uitstroom naar banen in de sector van het transport en de logistiek, zoals gedefinieerd in deze focus op basis van de NACE-nomenclatuur (5 digits), was er ook een terugval in de maanden van april tot december 2020 (-29,3%), waarvan meer dan de helft (58,6%) in de eerste maanden van de

50 Met andere woorden, als een persoon na zijn uitstroom minder dan 28 dagen aan het werk is, blijft hij of zij als WZ bij Actiris ingeschreven.

crisis (april tot juni 2020). Tijdens de analyseperiode waren de (sub)segmenten van het transport en de logistiek die het sterkst werden getroffen 'Overig personenvervoer te land' (met onder meer autobussen en autocars, -11,3%) en vooral 'Goederenvervoer over de weg, met uitzondering van verhuisdiensten' (-39,2%).

Alle bovengenoemde getroffen sectoren (NACE-codes met twee digits) en de voor deze focus geselecteerde transport- en logistieke activiteiten (NACE-codes met vijf digits) waren goed voor bijna 68,3% van de krimp van de uitstroom naar werk in de periode april-december 2020.

Tabel 13: Uitstroom naar werk van ten minste 28 dagen per sector (NACE-nomenclatuur met 1, 2 en 5 digits) in de periode april-december 2020

Sectoren (NACE 1, 2 en 5 digits)	Uitstromen	Jaarlijkse variatie in %	Jaarlijkse variatie
► Groot- en detailhandel; reparatie van auto's en motorfietsen (G)	2.374	-31,5%	-1.093
Groot- en detailhandel in en onderhoud en reparatie van auto's en motorfietsen (45)	114	-39,7%	-75
Groothandel en handelsbemiddeling, met uitzondering van de handel in motorvoertuigen en motorfietsen (46)	335	-30,1%	-144
Detailhandel, met uitzondering van de handel in auto's en motorfietsen (47)	1.925	-31,2%	-874
► Horeca – Verschaffen van accommodatie en maaltijden (I)	936	-62,1%	-1.531
Verschaffen van accommodatie (55)	37	-88,6%	-287
Eet- en drinkgelegenheden (56)	899	-58,0%	-1.244
► Administratie – Administratieve en ondersteunende diensten (N)	5.615	-19,9%	-1.394
Verhuur en lease (77)	27	-41,3%	-19
Terbeschikkingstelling van personeel (78)	4.054	-14,6%	-695
Reisbureaus, reisorganisatoren, reserveringsbureaus en aanverwante activiteiten (79)	19	-70,3%	-45
Beveiligings- en opsporingsdiensten (80)	183	-34,4%	-96
Diensten in verband met gebouwen; landschapsverzorging (81)	1.216	-27,7%	-467
Administratieve en ondersteunende activiteiten ten behoeve van kantoren en overige zakelijke activiteiten (82)	116	-38,3%	-72

Sectoren (NACE 1, 2 en 5 digits)	Uitstromen	Jaarlijkse variatie in %	Jaarlijkse variatie
▶ Openbaar bestuur en defensie; verplichte sociale verzekeringen (O)	2.870	-20,0%	-716
▶ Transport en Logistiek	460	-29,3%	-191
Overig personenvervoer te land, n.e.g. (49.390)	125	-11,3%	-16
Goederenvervoer over de weg, m. u. v. verhuisbedrijven (49.410)	169	-39,2%	-109
Verhuisbedrijven (49.420)	17	-15,0%	-3
Vervoer via pijpleidingen (49.500)	2	-66,7%	-4
Opslag in koelpakhuizen en overige opslag (52.100)	4	-66,7%	-8
Diensten in verband met vervoer te land (52.210)	8	-70,4%	-19
Diensten in verband met vervoer over water (52.220)	6	-40,0%	-4
Diensten in verband met de luchtvaart (52.230)	15	-48,3%	-14
Overige vrachtbehandeling, exclusief in zeehavens (52.249)	2	-50,0%	-2
Overige vervoerondersteunende activiteiten (52.290)	26	-7,1%	-2
Overige posten en koeriers (53.200)	86	-10,4%	-10
Totaal (alle activiteiten)	25.121	-22,3%	-7.210

Bron: Actiris, berekeningen view.brussels

Als we ten slotte inzoomen op de beroepen die verband houden met transport en logistiek, is de daling van de bovengenoemde uitstroom naar werk significant voor de volgende beroepen: 'chauffeurs

met rijbewijs B of BE (goederenvervoer)' (-37,6%), 'chauffeurs met rijbewijs B of BE (personenvervoer)' (-52,4%) en 'chauffeurs met rijbewijs C (zware vrachtauto)' (-48,9%).

De gezondheidscrisis al naargelang van de sectoren

Ter aanvulling van de multidimensionale analyse die in de vorige delen van het verslag is voorgesteld, hebben we vertegenwoordigers geraadpleegd van de zes paritaire comités voor transport en logistiek die in deze focus zijn opgenomen. Dit gebeurde in het kader van een samenwerkingsverband tussen *view.brussels* en de POW *Logisticity.brussels* in mei en juni 2021. Deze ontmoetingen werden gestructureerd volgens de drie thema's van de sectorale COVID-19-focusdossiers van *view.brussels*, namelijk de toestand van de sector vóór de crisis (4.1), de toestand van de sector tijdens de crisis (4.2) en de vooruitzichten voor de evolutie van de sector na de crisis.

In dat kader hadden we ontmoetingen met de volgende personen: Jan Baar (*pc 127*); Hans Dewit en Zuhail Altinkaya (*pc 140.01*); Thierry Vanden Driessse en Geert Heylen (*pc 104.03*); Michael Reul, Geert Heylen en Dirk Meert (*pc 104.04*); Juan Caballero (*pc 140.05*) en Greet Adriaenssen (*pc 226*).

De verslagen van deze raadplegingen geven zo waarheidsgetrouw mogelijk weer wat er werd gezegd.

4.1 Situatie van de sector vóór de crisis

Uit de gesprekken met de vertegenwoordigers van de verschillende paritaire comités die samen de sector van het transport en de logistiek vormen, zijn enkele gemeenschappelijke vaststellingen over de situatie van de sector vóór de crisis naar voren gekomen.

► **Het eerste gemeenschappelijke punt** betreft de structuur van de sector in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, die sterk verschilt van de structuur in de twee andere gewesten van het land. Zoals we in

punt 3.2 hebben gezien, bestaat **het bedrijvenweefsel** in het gewest voor het overgrote deel uit **kmo's en zelfs micro-kmo's**.



Met uitzondering van het segment internationale handel, vervoer en logistiek (pc 226), waar het BHG een groter aantal grote bedrijven telt (maar waarvoor dit meestal de maatschappelijke zetel is en niet noodzakelijk de exploitatiezetel), wezen de vertegenwoordigers van de andere paritaire comités allemaal op het feit dat de grootste bedrijven over het algemeen in de Brusselse rand gevestigd zijn. In de andere twee gewesten zijn er ook voor het merendeel kleine ondernemingen, maar is het aantal grote ondernemingen hoger

► **Een tweede gemeenschappelijk punt** is dat de verschillende segmenten die samen de transport- en logistieke sector vormen, **vóór de crisis in uiteenlopende situaties verkeerden**.

Eenzijds werd het segment *grondafhandeling op luchthavens* (pc 104.04) vóór de crisis gekenmerkt door een duopolie van de twee grote maatschappijen in Zaventem, met de wil de prijzen te drukken om contracten binnen te halen, wat resulteerde in een situatie die financieel niet levensvatbaar was. Anderzijds is het segment *autobussen en autocars* (pc 140.01) al verscheidene jaren betrekkelijk stabiel.

Het segment *wegvervoer en logistiek voor rekening van derden* (pc 140.03) ten slotte kende een zekere groei van de activiteit als gevolg van de toename van de e-commerce, vooral in het BHG, waar de bedrijven in dit segment vooral kmo's en micro-kmo's zijn die zich voornamelijk op expresdistributie richten, waartoe ook de e-commerce behoort.

De transport- en logistieke sector wordt ook gekenmerkt door een **grote verscheidenheid van activiteiten binnen eenzelfde segment**, zodat zelfs in een segment waar de activiteit afneemt, sommige subsegmenten de laatste jaren toch een positieve ontwikkeling van de activiteit hebben gekend. **De**

contrasterende situatie tussen segmenten wordt daarom soms ook waargenomen binnen segmenten.

Zo zou de activiteit van de erkende Brusselse verhuisbedrijven (pc 140.05) die met particulieren werken het slachtoffer zijn van oneerlijke concurrentie van talrijke actoren die zich met sociale fraude bezighouden. Deze situatie heeft erkende bedrijven ertoe gedwongen zich toe te leggen op specifieke soorten verhuizingen, zoals verhuizingen van waardevolle voorwerpen, waarvoor een geldige verzekering en specifieke vaardigheden vereist zijn, of projectverhuizingen (kantoorverhuizingen voor bedrijven, banken, FOD's enz.). Kenmerkend voor de verhuissector is dus de betrekkelijke flexibiliteit van sommige bedrijven, waardoor zij zich hebben kunnen heroriënteren toen hun economische activiteit niet langer voordelig was, een punt van bijzonder belang in de context van de COVID-19-crisis.

► **Een derde gemeenschappelijk punt** dat uit de raadplegingen naar voren kwam, was het **slechte imago van de sector** als geheel vóór de crisis. Twee punten werden door verscheidene vertegenwoordigers naar voren gebracht om deze bevinding te verklaren.

Het eerste betreft de **kwaliteit van de werkgelegenheid** in de sector. Door de manier van werken en de noodzaak om op de behoeften van de klanten in te spelen, vereisen veel banen immers flexibiliteit, in alle segmenten. Deze **flexibiliteit** komt in de eerste plaats tot uiting in het wijdverbreide gebruik van **flexibele werktijden**, met periodes waarin het aantal gewerkte uren zeer hoog is en andere waarin dit aantal veel lager is. Om aan deze vraag naar flexibiliteit te voldoen, werken veel werknemers met (een of meerdere) deeltijdse contracten. In sommige segmenten, zoals dat van *wegvervoer en logistiek*

voor rekening van derden (pc 140.03), krijgt men in ruil voor deze flexibiliteit de mogelijkheid om voor onbepaalde tijd in dienst te worden genomen en een goed salaris te verdienen, terwijl in andere segmenten zoals *verhuizingen* (pc 140.05) dit helemaal geen garantie is.

Het gebruik van tijdelijke contracten is echter wijdverbreid in de sector. Terwijl in sommige segmenten, zoals de internationale *handel, vervoer en logistiek* (pc 226), dit type contract een toegangspoort tot de sector vormt en over het algemeen tot een vaste aanstelling leidt, wordt in andere segmenten vaker van dit soort atypische contracten gebruik gemaakt. Bovendien biedt de sector in ruil voor deze flexibiliteit de mogelijkheid aan werkzoekenden met weinig kwalificaties en ervaring om een job te vinden. De meeste vertegenwoordigers waarmee we spraken zijn het erover eens dat de transport- en logistieke sector goede kansen biedt voor loopbaanontwikkeling: werknemers die dit wensen kunnen zich binnen de sector verder ontwikkelen, zelfs als ze 'onderaan de ladder' beginnen.

Het tweede punt betreft de manier waarop de overheidsinstanties die bevoegd zijn voor opleiding (Bruxelles Formation), werkgelegenheid (Actiris)

en de Pool Opleiding-Werk (*Logisticity.brussels*) de sector benaderen, aangezien deze instanties volgens sommige vertegenwoordigers de sector **niet als een opleidingstraject of een traject naar de arbeidsmarkt beschouwen**. Anderen suggereren dat werkzoekenden alleen een baan in de sector aangeboden krijgen wanneer zij op grond van hun kenmerken niet gemakkelijk een baan in andere sectoren kunnen vinden. Weer anderen zijn van mening dat het goed is dat er een samenwerking is met de openbare operators, maar dat deze absoluut moet worden verbeterd en veel flexibeler ten uitvoer moet worden gelegd.

► **Het vierde en laatste gemeenschappelijke punt** is het gevolg van de vraag naar flexibiliteit en het effect daarvan op de kwaliteit van de werkgelegenheid in de sector. Dit leidt tot een relatieve moeilijkheid **voor bedrijven om personeel aan te werven** en vertaalt zich in het grote aantal knelpuntberoepen waarmee de sector te kampen heeft. Het is ook een uitdaging voor bedrijven omdat de **leeftijdspiramide van de werknemers** in de sector **omgekeerd** is, met een aanzienlijk aandeel werknemers boven de 50. Bedrijven zullen de komende jaren het grote aantal pensioneringen moeten opvangen.

4.2 De sector tijdens de crisis

Uit de raadpleging van de vertegenwoordigers van de verschillende paritaire comités konden ook enkele gemeenschappelijke opmerkingen worden gemaakt over de wijze waarop de sector tijdens de crisis werd getroffen.

► **Het eerste gemeenschappelijke punt** is dat de sector van het transport en de logistiek **relatief minder door de COVID-19-crisis werd getroffen**

dan de andere sectoren die eerder in de sectorale COVID-19-focusdossiers aan bod kwamen, zoals de horeca en bepaalde segmenten van de detailhandel. Een van de redenen hiervoor is dat de sector bij het begin van de eerste lockdown door de regering **als essentieel werd beschouwd**. Het **segment van de grondafhandeling op de luchthaven** (pc 140.04) alsook de activiteit van de gecharterde bussen en internationale lijndiensten (autocars) van het seg-

ment **autobussen en autocars** (pc 140.01) werden echter **zwaarder getroffen omdat zij sterk afhankelijk zijn van het toerisme.**

▶ Wat het eerste punt betreft, hebben de vertegenwoordigers van het paritair comité verduidelijkt dat de maatschappijen op de luchthaven van Zaventem, in tegenstelling tot die op de luchthaven van Luik, niet in staat waren hun activiteit aanzienlijk uit te breiden of zelfs volledig te heroriënteren naar het goederenvervoer, met name wegens de geografische nabijheid van het grondgebied van het BHG en de reeds bestaande problemen van geluidshinder.

Voor autocarbedrijven die in het tweede segment actief zijn, heeft de gezondheids crisis zowel de binnenlandse (schoolexcursies, evenementenvervoer) als de internationale activiteiten (grenssluitingen en verminderd toerisme met gevolgen voor skivakanties of bezoeken aan kerstmarkten) zwaar getroffen. Niet-

temin kon de activiteit tijdens de zomer van 2020 gedeeltelijk worden hervat, met name door het houden van kampen voor kinderen. Ook in de loop van 2021 was er een herstel, hoewel het activiteitsniveau ten tijde van het overleg relatief laag was. De vertegenwoordigers van het paritair comité wezen er echter op dat de meeste bedrijven in dit segment gemengde bedrijven zijn die zowel autocar- als schoolbusactiviteiten combineren.

Dit laatste kenmerk heeft ondernemingen in het segment van de autobussen en autocars in staat gesteld beter weerstand te bieden aan de crisis.

«De sector transport en logistiek werd minder getroffen door de crisis. Sommige segmenten van het toerisme werden echter het zwaarst getroffen en de ondernemingen moesten zich heroriënteren.»

Deze grote verscheidenheid van activiteiten, een kenmerk van de sector dat hierboven reeds werd besproken, is een *tweede gemeenschappelijk kenmerk*, dat ook in de andere segmenten van de sector werd waargenomen. **Hierdoor konden de zwaarst getroffen ondernemingen hun activiteiten verleggen naar andere, minder door de crisis getroffen activiteiten.** In het segment van de handel in en het vervoer van brandstoffen (pc 127) hebben de ondernemingen bijvoorbeeld de daling van het volume van de brandstofleveringen aan benzinstations (gedeeltelijk) kunnen compenseren door meer brandstof te leveren aan particulieren, wier verbruik is toegenomen als gevolg van de twee lockdowns en/of de invoering van het verplichte telewerken.

▶ **Een derde gemeenschappelijk punt** heeft betrekking op **de toename van het volume van de goederen die tijdens de lockdownperiodes moesten worden vervoerd** en betreft meer bepaald de segmenten van het goederenvervoer. De **behoeften van ondernemingen** in de grootdistributie, de farmaceutische

sector en de ziekenhuizen zijn tijdens de crisis **aanzienlijk toegenomen**. Verscheidene vertegenwoordigers van de paritaire comités wezen er voorts op dat deze situatie weliswaar positief was maar moeilijk te beheren, aangezien de ondernemingen het **moeilijk vonden om aan de toenemende behoeften van hun klanten te voldoen**. Een van de redenen daarvoor is dat het tijdens de crisis niet gemakkelijk was om extra werknemers aan te werven. Hoewel de overheid de sector als essentieel beschouwt, werd hij geconfronteerd met de **sluiting van opleidingsinstellingen en in het bijzonder van Bruxelles Formation** gedurende een lange periode. Deze slui-

ting vormde een **grote belemmering voor de opleiding van werkzoekenden** om hen snel operationeel te maken.

Deze toename van de vraag van het bedrijfsleven ging gepaard met een **versnelling van de online-handel**. De vertegenwoordigers van de sector van het wegvervoer en de logistiek nuanceren het effect ervan op het BHG echter. Ze wijzen erop dat de Brusselse bedrijven in dit segment over het algemeen zeer kleine bedrijven zijn die de toename van het vervoerde volume maar zelden hebben omgezet in extra aanwervingen.

▶ Gezien de relatieve flexibiliteit van de sector en de toename van het volume van de goederen is **het vierde gemeenschappelijke punt** dat het **gebruik van de tijdelijke werkloosheid verhoudingsgewijs lager was dan in andere sectoren**, zoals we in punt 3.3.1 hebben gezien. De algemene invoering

van telewerk voor werknemers van pc 226 heeft ook het gebruik van deze regeling beperkt. **De tijdelijke werkloosheid werd meer gebruikt door ondernemingen waarvan de hoofdactiviteit niet toeliet zich volledig te heroriënteren** omdat het eerder een nicheactiviteit betrof. Zo werden ondernemingen die zich bezighouden met verhuizingen op projectbasis of met het vervoer van antiquiteiten voor kunstveilingen zwaarder getroffen.

▶ **Het laatste gemeenschappelijke punt** ten slotte betreft **het feit dat het banenverlies in de transport- en logistieke sector vooral betrekking had op werknemers met atypische arbeidsovereenkomsten** (uitzendwerk, arbeidsovereenkomsten van bepaalde duur, deeltijds werk), wat aansluit bij de vaststelling, sinds het begin van de crisis, dat de werknemers die het kwetsbaarst zijn voor de grillen van de economie doorgaans werknemers met deze minder permanente arbeidsvormen zijn.

4.3 Vooruitzichten voor de sector na de crisis

«De vertraging van de activiteit van segmenten van het toerisme zal van lange duur zijn. In de segmenten van het goederenvervoer bestaat er nog onzekerheid over de continuïteit van het volume van de vervoerde goederen.»

De vertegenwoordigers van de paritaire comités zijn het erover eens dat de gevolgen van de crisis niet voor alle segmenten van de sector dezelfde zullen zijn.

In de **van het toerisme afhankelijke segmenten** (grondafhandeling op de luchthaven en autobussen

en autocars) heeft de activiteit zich in de loop van 2021 weliswaar geleidelijk hersteld, maar de vertraging zal waarschijnlijk van lange duur zijn. Sommige vertegenwoordigers zijn zelfs van mening dat het niveau pas in 2023 weer normaal zal zijn. Dit kan leiden tot een toename van de **ontslagen** wanneer de economische steunmaatregelen zoals de tijdelijke werkloosheid aflopen.

Wat de **segmenten voor het goederenvervoer** betreft, bestond er op het moment van de raadplegingen, ondanks de toename van de activiteit tijdens de crisis, enige **onzekerheid over de vraag of het volume van het goederenvervoer na de crisis zou aanhouden**. De geleidelijke versoepeling van de lockdownmaatregelen en de waarschijnlijke beheer-

sing van de pandemie zouden uiteindelijk kunnen leiden tot een vermindering van de behoeften van bedrijven die tijdens de crisis sterk afhankelijk zijn geweest van transportbedrijven.

De ontwikkeling van de activiteit van deze verschillende segmenten zal ook afhangen van de invoering van nieuwe mobiliteitswetgeving waartoe de overheid van het BHG in de toekomst zou kunnen besluiten, en van de gevolgen die de invoering daarvan zou kunnen hebben voor het wegverkeer (met name verbod op diesel tegen 2030 en op benzine tegen 2035). **Een terugkeer naar de normale gang van zaken zou ook de ontwikkeling van de online-handel kunnen afremmen of zelfs terugdringen.** De vertegenwoordigers van deze paritaire comités doen derhalve geen uitspraken over de mogelijke gevolgen voor deze segmenten op middellange en lange termijn. De vertegenwoordigster van het segment internationale *handel, vervoer en logistiek* (pc 226) merkt echter op dat de ondernemingen in dit segment tijdens de crisis de behoefte voelden om over lokaal gevestigde distributiecentra te beschikken om dichterbij de markt te staan. De ontwikkeling van *citydev-locaties*, die volgens verschillende vertegenwoordigers weliswaar voor verbetering vatbaar is, zou dus in deze behoefte kunnen voorzien. Voorts verwacht zij dat verschillende ondernemingen die actief zijn in de internationale handel zullen fuseren en opgaan in een grotere entiteit, ten behoeve van de rentabiliteit.

In het segment van de handel in en het vervoer van brandstoffen (pc 127) zijn de ondernemingen zich ervan bewust dat zij zich moeten voorbereiden op de nieuwe eisen van de markt, met name wat de technologische ontwikkelingen in verband met de opwarming van de aarde betreft (afstappen van bepaalde brandstoffen, veralgemening van het gebruik van warmtepompen, enz.). Volgens de vertegenwoordi-

ger van dit paritair comité zouden deze veranderingen de komende jaren kunnen leiden tot een vermindering van het aantal arbeidsplaatsen.

Ondanks de variërende impact op de verschillende segmenten konden uit de gesprekken enkele gemeenschappelijke punten over de toekomst van de sector na de crisis naar voren komen.

► Een **eerste gemeenschappelijk punt** betreft de **ontwikkeling van de digitalisering** voor de gehele sector. Deze ontwikkeling is **des te noodzakelijker voor bedrijven die actief zijn in het BHG** die, zoals we hebben gezien, meestal kleine bedrijven zijn. Zij zullen de nodige investeringen moeten doen om deze evolutie te verzekeren of het risico lopen dat hun klanten zich wenden tot grotere ondernemingen, die meestal buiten het BHG gevestigd zijn en voor wie de digitaliseringsfase reeds is ingezet.

Deze transformatie van de sector gaat hand in hand met de toekomstige behoeften aan arbeidskrachten. Verschillende vertegenwoordigers van de paritaire comités merkten op dat **werkzoekenden steeds meer ervaring of vaardigheden moeten hebben** (met name digitale vaardigheden in alles wat met logistiek te maken heeft, maar ook een goede beheersing van het Nederlands om in een bedrijf in de rand te kunnen werken) om in de sector aan de slag te kunnen en zich op lange termijn te kunnen ontwikkelen.

De opleidingsbehoeften zullen dus zeer groot zijn, vooral in Brussel, waar een groot deel van de NWWZ's laaggeschoold is.

► **Een tweede en laatste gemeenschappelijk punt** is de **bereidheid van veel werkgevers in de sector om in de toekomst nog flexibeler te zijn** om op de behoeften van de klanten te kunnen inspe-

len. Deze ontwikkeling van de kwaliteit van de werkgelegenheid zou **in tegenspraak kunnen zijn met de verzuchtingen van een deel van de huidige en toekomstige werkzoekenden**, voor wie de COVID-19-crisis **de wens naar meer stabiele en minder atypische vormen van werkgelegenheid** lijkt te hebben versterkt.

Dit zou een echte uitdaging voor de sector kunnen zijn, aangezien, zoals hierboven opgemerkt, de

leeftijdspiramide omgekeerd is en veel werknemers de komende jaren met pensioen zullen gaan. Deze uitdaging is des te belangrijker voor bepaalde segmenten zoals dat van de autobussen en autocars, aangezien de crisis heeft geleid tot het vertrek van een aantal werknemers die werk hebben gevonden buiten de sector en van wie moeilijk te voorspellen is of zij zullen terugkeren wanneer de crisis voorbij is.

Conclusie

«De crisis heeft de behoefte aan arbeidskrachten doen toenemen, wat heeft geleid tot een explosie van het aantal werkaanbiedingen dat in 2021 door Actiris en VDAB werd beheerd»

Dit verslag belicht de gevolgen van de gezondheids crisis voor de transport- en logistieke sector in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de rand.

Op basis van de stand van zaken in de sector vóór de crisis is het duidelijk dat Brussel en de rand een bijzonder dynamisch gebied voor transport en logistiek vormden en een groot deel van de banen in de sector voor heel België concentreerden. Brussel en de rand werden ook gekenmerkt door een aanzienlijke groei van de werkgelegenheid in loondienst vóór het begin van de gezondheids crisis, hoewel die groei groter was in de rand dan in het BHG.

Het tegendeel is waar voor zelfstandige arbeid, die in het BHG sterker doorweegt dan in de rand. Die laatste groeide ook sterk ten opzichte van andere activiteitensectoren, maar ook en vooral ten opzichte van de werkgelegenheid in loondienst in de sector.

Bovendien blijkt uit dit verslag hoe moeilijk het is om deze sector volledig te omvatten, aangezien zijn perimeter geen homogene activiteitensegmenten omvat. Enerzijds bestrijken de verschillende statistische bronnen niet precies dezelfde realiteiten. Anderzijds worden de segmenten ervan verschillend getroffen door de COVID-19-crisis. De intrinsieke diversiteit van de sector kwam aan het licht bij het begin van de crisis, toen de lockdownmaatregelen en de gezondheidsvoorschriften onmiddellijk een onderscheid maakten tussen bepaalde segmenten, zoals dat van het goederenvervoer en de logistiek langs de ene kant en segmenten die meer verband hielden met het (internationale) toerisme aan de andere kant.

De eerste groep werd in zekere zin in de kijker gezet en kon zijn activiteiten tijdens de crisis voortzetten. Het 'positieve' effect van de crisis werd echter niet door alle ondernemingen in het segment gevoeld; sommige onder hen werden eerder negatief door de crisis beïnvloed. Voor de tweede groep heeft de crisis een veel negatiever effect op de activiteiten gehad. Het massale gebruik van de steunmaatregelen, zoals de tijdelijke werkloosheid wegens overmacht en het overbruggingsrecht, kan dus dienen als een indicator van dit effect voor ondernemingen in deze verschillende segmenten.



Hoewel het dankzij de economische steunmaatregelen binnen de perken is gebleven, komt het negatieve effect van de crisis ook tot uiting in een lichte stijging van het aantal faillissementen in de sector. In juni 2020 was er evenwel het faillissement van Swissport Belgium, een belangrijke speler in de logistiek op de luchthaven van Zaventem, dat tot talrijke ontslagen leidde. Afgezien van dit specifieke geval wordt de toename van het aantal faillissementen logischerwijze ook weerspiegeld in een weliswaar beperkte toename van het banenverlies sinds begin 2020. Zonder de economische steunmaatregelen van de verschillende overheidsniveaus zou het banenverlies waarschijnlijk nog veel groter zijn geweest.

Zoals we reeds zagen in de sectorale focus op de detailhandel, heeft de crisis al gezorgd voor een toename van de e-commerce, een fenomeen dat ook de sector vervoer en logistiek aanbelangt aangezien de vraag naar pakketbezorging erdoor wordt beïnvloed. In die zin heeft de crisis de behoefte aan arbeidskrachten doen toenemen, wat heeft geleid tot een explosie van het aantal werkaanbiedingen dat in 2021 door Actiris en VDAB werd beheerd.

Deze positieve evolutie van de sector na de crisis is interessant voor de economische activiteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, aangezien de sector veel werkmogelijkheden biedt voor middelmatig geschoolde werknemers en, in mindere mate, voor laaggeschoolde werknemers.

Ze brengt ook veel uitdagingen met zich mee. In de eerste plaats omdat de sector in zijn geheel aan het vergrijzen is. De leeftijdspiramide is in feite omgekeerd. Dit impliceert dat veel werknemers de komende jaren met pensioen zullen gaan. Deze behoefte aan arbeidskrachten leidt ook tot druk, omdat in sommige segmenten, zoals dat van de autobussen en autocars, als gevolg van de crisis een aantal werknemers de sector heeft verlaten en werk buiten de sector heeft gevonden, en deze werknemers zullen ook moeten worden vervangen. De uitdaging wordt nog complexer door het feit dat de sector al jaren moeite heeft om voldoende nieuwe, jongere werknemers aan te werven.

Deze moeilijkheid is onder meer te wijten aan het slechte imago van de sector, maar komt ook voort uit de wens van de sector om in de toekomst nog flexibeler te worden om te kunnen inspelen op de behoeften van de klanten. Deze ontwikkeling is in tegenspraak met de verzuchtingen van sommige huidige en toekomstige werkzoekenden, voor wie de COVID-19-crisis de wens om uit te wijken naar stabielere en minder atypische vormen van werk nog lijkt te hebben versterkt. Daarnaast wordt de behoefte aan digitalisering steeds groter en werkzoekenden moeten over steeds meer vaardigheden of ervaring beschikken om in de sector te kunnen instappen en zich op lange termijn te kunnen ontwikkelen. Vanuit dit oogpunt zal in de toekomst moeten worden nagegaan of deze evoluties in de sector worden bevestigd.

Bibliografie

BNB (2021), [Verslag 2020 - Economische en financiële ontwikkelingen](#), 12 februari 2021.

Hoge Raad voor de Werkgelegenheid (2020), [Stand van zaken op de arbeidsmarkt in België en in de gewesten in de context van COVID-19](#), juli 2020.

Departement Werk en Sociale Economie (2020), [Groepssectorfoto 2020](#), juni 2020.

Internationaal Monetair Fonds (2020), "A Crisis Like No Other, an Uncertain Recovery", World Economic Outlook, juni 2020.

OESO (2020), "Economische Vooruitzichten van de OESO", Volume 2020, Nummer 1.

Struyven, L., Goesaert, T., Vandekerkhove, T., & Vets, P. (2021). [Arbeidsdynamiek tijdens de tweede coronagolf](#), Dynam-Reg Release 2020 Q4, KU LEUVEN – HIVA.

Struyven, L., Goesaert, T., Vandekerkhove, T., & Vets, P. (2020a), [Arbeidsmarktdynamiek in België en in de gewesten](#), Dynam-Reg Release 2020, KU LEUVEN – HIVA.

Struyven L., Goesaert T., & Vets P. (2020b), [Hotspots van tijdelijke werkloosheid, hotspots van arbeidsmarktdynamiek? Sectorale impact, omvang en profiel van tijdelijke werkloosheid in de eerste maanden van de coronacrisis](#).

view.brussels (2017), [Transport en logistiek: nieuws en vooruitzichten](#), Monitoring & Anticipatie, maart 2017.

view.brussels (2020a), [Stand van zaken: De arbeidsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest](#), december 2020.

view.brussels (2020b), [COVID-19 – Focus detailhandel: Wat zijn de mogelijke gevolgen van de COVID-19-crisis voor de detailhandel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?](#), Sectorale analyse- en prospectienota, december 2020.

view.brussels (2020c), [COVID-19 – Focus Horeca: Wat is de mogelijke impact van de COVID-19-crisis op de horeca in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?](#), Analysenota en sectorale vooruitzichten, december 2020.

Bijlage

Bijlage 1 - Door de VDAB in aanmerking genomen activiteiten

We benaderen de transport- en logistieke sector vanuit de activiteitennomenclatuur Nace-Bel 2003. We hantieren daarbij de volgende selectie⁵¹:

- ▶ Vervoer per spoor
- ▶ Stedelijk en voorstedelijk personenvervoer en overig personenvervoer volgens een dienstregeling
- ▶ Exploitatie van taxi's
- ▶ Overig vervoer van personen te land
- ▶ Verhuisdiensten, goederenvervoer over de weg en verhuur van vrachtwagens met bestuurder
- ▶ Vervoer via pijpleidingen
- ▶ Binnenvaart
- ▶ Luchtvaart volgens dienstregeling
- ▶ Luchtvaart zonder dienstregeling
- ▶ Opslag in koelpakhuizen en overige opslag
- ▶ Onderhoud en reparatie van motorvoertuigen
- ▶ Overige ondersteunende activiteiten i.v.m. het vervoer te land
- ▶ Overige ondersteunende activiteiten i.v.m. het vervoer over water
- ▶ Overige ondersteunende activiteiten i.v.m. de luchtvaart
- ▶ Vrachtbehandeling in zeehavens en overige vrachtbehandeling
- ▶ Expeditiekantoren, bevrachting, scheepsagenturen, douaneagentschappen, vervoersbemiddeling en overige activiteiten i.v.m. het vrachtvervoer
- ▶ Koeriers, exclusief de Nationale Posterijen⁵²

We nemen alleen vacatures uit het normaal economisch circuit die rechtstreeks aan VDAB gemeld zijn, mee in rekening. We beperken ons ook tot de regio's Brussel, Vilvoorde en Leuven. We besteden ten slotte voornamelijk aandacht aan knelpuntberoepen (vetgedrukt).

De VDAB ontvangt vacatures voor de volgende beroepen gelinkt aan Logisticity.brussels (die eveneens overeenstemmend zijn met de beroepscategorisering bij Actiris) en dit per beroepsdomein:

⁵¹ Vallen buiten de selectie: zee-en kustvaart, ruimtevaart, winning van aardolie en aardgas.

⁵² Er wordt afzonderlijke gerapporteerd over de Nationale Posterijen.

Transport - Water, Lucht, Spoor

We ontvangen vacatures⁵³ voor volgende beroepen gelinkt aan de POW *Logisticity.brussels*⁵⁴ :

- ▶ **Expediteur**
- ▶ **Douanedecarant⁵⁵**
- ▶ Trein-en metrobestuurder⁵⁶
- ▶ Medewerker spoorwegnet
- ▶ Leidinggevend bemanningslid luchtvaart
- ▶ Vluchtvoorbereider
- ▶ Brug-en sluiswachter

Transport - Weg

- ▶ Dispatcher personenvervoer over de weg⁵⁷
- ▶ **Privéchauffeur personenvervoer**
- ▶ Koerier besteller
- ▶ **Autobuschauffeur**
- ▶ **Autocarchauffeur**
- ▶ **Vrachtwagenbestuurder vaste wagen**
- ▶ **Vrachtwagenchauffeur distributie⁵⁸**
- ▶ Bestuurder sleepvoertuigen⁵⁹
- ▶ **Bestuurder trekker - oplegger**
- ▶ **Vrachtwagenbestuurder met aanhangwagen**
- ▶ **Vrachtwagenbestuurder uitzonderlijk vervoer⁶⁰**

53 Geen ontvangen vacatures voor gezagvoerder en matroos zeevaart.

54 Geen link voor steward luchtvaart en check-in medewerker.

55 Geen overeenstemmend beroep voor medewerker internationaal goederenverkeer bij Actiris.

56 Idem als voetnoot 7 voor rangeerder.

57 Geen overeenstemmend beroep voor dispatcher personenvervoer over de weg bij Actiris.

58 Rijbewijs C vereist.

59 Rijbewijs C vereist.

60 Rijbewijs CE vereist.

Aanvullers - Laders en Lossers

We ontvangen vacatures⁶¹ voor volgende beroepen gelinkt aan de POW *Logisticity.brussels*:

- ▶ Magazijnmedewerker⁶²
- ▶ Industrieel en logistiek planner⁶³
- ▶ Heftruckchauffeur
- ▶ Reachtruckchauffeur⁶⁴
- ▶ Lader-losser
- ▶ **Verhuizer**
- ▶ Behandelaar luchtvracht⁶⁵

Beheer

We ontvangen vacatures voor volgende beroepen gelinkt aan de POW *Logisticity.brussels*:

- ▶ **Logistiek verantwoordelijke**⁶⁶
- ▶ Verantwoordelijke logistieke site
- ▶ Verantwoordelijke organisatie voor goederenvervoer over de weg

61 Geen vacatures voor magazijnbeheerder.

62 Zeer veel uitzendopdrachten, die niet in rekening worden genomen.

63 Geen overeenstemmend beroep voor planner goederenbehandeling bij Actiris.

64 Certificaat vereist.

65 Geen overeenstemmend beroep voor loading supervisor luchtvaart bij Actiris.

66 Zeer veel uitzendopdrachten, die niet in rekening worden genomen.

Bijlage 2 - Aantal en aandeel van de tijdelijke werklozen in het aantal werknemers* onder NACE-sectie H 'Vervoer en opslag' per NACE-code met 3 digits – april, september en november 2020 en april 2021

NACE-code 3 digits	Benaming NACE 3 digits	apr-20		sept-20		nov-20		apr-21***	
		%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal
49.1	Personenvervoer per spoor, m.u.v. personenvervoer per spoor binnen steden of voorsteden	1,0	16	-	-	5,6	92	5,6	92
49.2	Goederenvervoer per spoor	22,2	22	-	-	-	-	-	-
49.3	Overig personenvervoer te land	17,5	1.205	12,5	872	14,5	1.004	12,0	832
49.4	Goederenvervoer over de weg en verhuisbedrijven	42,1	1.516	8,3	301	13,4	489	12,0	438
49.5	Vervoer via pijpleidingen	-	-	-	-	-	-	-	-
50.1	Personenvervoer over zee- en kustwateren	-	-	-	-	-	-	-	-
50.2	Goederenvervoer over zee- en kustwateren	-	-	-	-	-	-	-	-
50.3	Personenvervoer over binnenwateren	-	-	-	-	-	-	-	-
50.4	Goederenvervoer over binnenwateren	-	-	-	-	-	-	-	-
51.1	Personenvervoer door de lucht	86,8	511	79,7	423	76,6	379	65,9	326
51.2	Goederenvervoer door de lucht en ruimtevaart	-	-	-	-	-	-	-	-
52.1	Opslag	42,3	253	6,0	36	8,0%	47	29,7	175
52.2	Vervoerondersteunende activiteiten	53,9	1.021	17,4	326	18,7	353	16,0	303
53.1	Postdiensten in het kader van de universele dienstverplichting	2,2	43	-	-	1,4	30	0,5	10
53.2	Overige posteries en koeriers	19,0	167	4,3	37	8,1	73	5,0	45

Sectie H	26,2	4.768	11,0	2.017	13,5	2.476	12,1	2.230
Transport en logistiek**	30,1	4.169	11,3	1.575	14,1	1.970	12,9	1.798
Totaal BHG	27,6	92.390	8,1	27.260	13,2	44.468	10,5	35.097
<i>Aandeel van transport en logistiek in het BHG</i>		4,5%		5,8%		4,4%		5,1%

Bronnen: RVA, RSZ, Berekeningen BISA en view.brussels

* Het aandeel van de tijdelijke werkloosheid werd berekend op basis van het aantal banen in de overeenkomstige beschikbare kwartalen, tenzij niet beschikbaar.

** De onderzochte sector van het transport en de logistiek, zoals gedefinieerd in punt 1.3 (grijze secties niet inbegrepen).

*** De cijfers van de tijdelijke werkloosheid voor april 2021 zijn nog voorlopig. De definitieve cijfers zullen naar verwachting iets hoger zijn dan de hier voorgestelde cijfers.

-: minder dan 10 personen

Bijlage 3 - Aandeel van de tijdelijk werklozen in het aantal werknemers in het transport en de logistiek in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest per geslacht en leeftijdsgroep – april en september 2021**

Gedomicilieerd in het BHG	Transport en logistiek*				Alle sectoren samen			
	% tijdelijke werkloosheid - april 2020	Aantal werknemers in Q2/2020	% tijdelijke werkloosheid - april 2021**	Aantal werknemers in Q4/2020	% tijdelijke werkloosheid - april 2020	Aantal werknemers in Q2/2020	% tijdelijke werkloosheid - april 2021**	Aantal werknemers in Q4/2020
Geslacht								
Mannen	30,6%	12.603	13,1%	12.703	28,1%	166.743	11,2%	166.795
Vrouwen	24,9%	1.261	10,5%	1.269	27,1%	168.177	9,7%	168.893
Leeftijdsgroep								
<25 jaar	26,5%	716	6,2%	681	39,2%	16.168	11,8%	15.952
25-34 jaar	28,1%	3.423	10,3%	3.491	28,0%	103.759	10,0%	103.269
35-49 jaar	30,6%	6.123	12,6%	6.090	28,0%	130.330	10,9%	130.816
50 jaar +	31,8%	3.602	16,9%	3.710	24,3%	84.663	10,1%	85.651
Totaal	30,1%	13.864	12,9%	13.972	27,6%	334.920	10,5%	335.688

Bronnen: RVA, RSZ, Berekeningen BISA en view.brussels

* De onderzochte sector van het transport en de logistiek, zoals gedefinieerd in punt 1.3

** De cijfers van de tijdelijke werkloosheid voor april 2021 zijn nog voorlopig. De definitieve cijfers zullen naar verwachting iets hoger zijn dan de hier voorgestelde cijfers

Bijlage 4 - Aantal en aandeel* van de zelfstandigen in hoofdberoep die gebruik hebben gemaakt van het overbruggingsrecht in de beroepssector van het 'Transport'** in het Brussels Gewest (woonplaats, situatie in augustus 2021) – apr., sep. en nov. 2020 en juni 2021

		Transport		BHG		Aandeel van transport in het BHG
		Aantal	Aandeel	Aantal	Aandeel	
April 2020	Mannen	1.676	69,0	36.812	58,3	4,6
	Vrouwen	126	61,8	12.017	52,7	1,0
	Totaal	1.802	68,4	48.829	56,8	3,7
September 2020	Mannen	301	12,4	7.352	11,6	4,1
	Vrouwen	33	16,2	3.025	13,3	1,1
	Totaal	334	12,7	10.377	12,1	3,2
November 2020	Mannen	394	16,2	11.911	18,9	3,3
	Vrouwen	38	18,6	5.220	22,9	0,7
	Totaal	432	16,4	17.131	19,9	2,5
Juni 2021	Mannen	265	11,1	7.064	11,0	3,8
	Vrouwen	25	11,9	2.780	11,8	0,9
	Totaal	290	11,1	9.844	11,2	2,9

Bronnen: RSVZ, berekeningen view.brussels en BISA

* Aandeel berekend op het aantal zelfstandigen in hoofdberoep op 1 januari 2020 en 1 januari 2021, naargelang van het geval

** Beroepen in het domein 'transport': personenvervoer, post, goederen en taxi's inbegrepen.

