

ARBEIDSMARKT SCHIPHOL 2016

Rapportage aanvullende werkzaamheden

Kees Zandvliet; Elisa de Vleeschouwer

ARBEIDSMARKT SCHIPHOL 2016

RAPPORTAGE AANVULLENDE WERKZAAMHEDEN

CONTACTPERSOON

Naam	Kees Zandvliet
Adres	Marconistraat 16 3029 AK Rotterdam
Telefoon	010 – 302 0504
Email	zandvliet@seor.eur.nl

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	1
2	UITGEVOERDE WERKZAAMHEDEN	2
3	UITKOMSTEN	3
3.1	Omvang werkgelegenheid Schiphol (totaal)	3
3.2	Trend werkgelegenheid Schiphol (totaal)	3
3.3	Werkgelegenheid per sector (SBI): omvang en trend	4
3.4	Aandeel tijdelijke en flexibele contracten	4
4	CONCLUSIES	6
5	BESCHOUWING	7
I	BIJLAGE	8

1 INLEIDING

In de periode van eind 2016 tot begin 2017 heeft SEOR, in opdracht van de stichting Sectorfonds Luchtvaart, een arbeidsmarktonderzoek uitgevoerd op Schiphol. Dit onderzoek bouwt voort op onderzoek dat vanaf 1969 jaarlijks en sinds 2012 tweejaarlijks op de luchthaven is gedaan. Het belangrijkste doel van het onderzoek is het meten en analyseren van de situatie en ontwikkelingen op de arbeidsmarkt van Schiphol. Het onderzoek is gebaseerd op een enquête onder alle op Schiphol gevestigde bedrijven en bedrijven die weliswaar buiten het luchthavengebied gevestigd zijn, maar waarvan personeel werkzaam is op Schiphol.

Door de lange doorloop van het onderzoek is de beschikbare informatie over de werkgelegenheid op Schiphol tamelijk gedateerd. In overleg tussen Sectorfonds Luchtvaart en SEOR is vastgesteld dat dit met het oog op het publiceren van het rapport medio dit jaar minder wenselijk is.

Doel van de aanvullende werkzaamheden is dus om recente gegevens aan het onderzoek toe te voegen via bij het CBS beschikbare gegevens over bedrijven en werkzame personen. De volgende onderzoeksvragen zijn hiervoor geformuleerd:

1. Wat is de ontwikkeling in de werkgelegenheid van personeel in loondienst (werknemers) op de luchthaven Schiphol in de periode 2005-2017 (uitgesplitst naar economische activiteit en de aard van het dienstverband)?
2. Hoe verhouden de uitkomsten op basis van de CBS-gegevens zich tot de uitkomsten van het eerdere arbeidsmarktonderzoek? Waarmee hebben eventuele verschillen mogelijk te maken? Hierbij wordt vastgesteld of de reeksen vergelijkbaar zijn en zo niet, of er sprake is van een vaste afwijking (hoger of lager), dan wel van een wisselend beeld.

Dit aanvullende werk heeft tevens nader inzicht gegeven in de bruikbaarheid van de bij het CBS beschikbare data voor toekomstig onderzoek. Voorliggende rapportage doet verslag van de uitgevoerde werkzaamheden en de resultaten. Aan het einde zetten we de belangrijkste conclusies op een rij.

2 UITGEVOERDE WERKZAAMHEDEN

De werkgelegenheid op Schiphol is afgeleid op basis van de UWV polis administratie, voor de periode 2006-2017. Deze bestanden bevatten alle arbeidsovereenkomsten die zijn gesloten (register informatie). In de registratie is de werkgever de bedrijfseenheid. Het bestand geeft dus geen direct informatie over de werkgelegenheid op vestigingsniveau. De werkgelegenheid op Schiphol is daarom op twee manieren geschat:

- a. Op basis van KvK cijfers over de werkgelegenheid per bedrijfsvestiging
- b. Op basis van gegevens aanvullende schriftelijke enquête onder 14 duizend bedrijven (Statistiek Werkgelegenheid en Lonen).

Beide bronnen geven vermoedelijk geen betrouwbaar beeld van de werkgelegenheid op vestigingsniveau. De KvK cijfers worden gehinderd door vervuiling, omdat bedrijven weliswaar verplicht zijn om de KvK regelmatig te informeren over de omvang van de werkgelegenheid, maar deze plicht niet wordt gehandhaafd. De aanvullende enquête is een steekproef van beperkte omvang en levert om die reden geen accuraat beeld op een laag aggregatieniveau. De steekproef voor de verdeling van banen naar vestigingen omvat alle bedrijven met 10 of meer werknemers waarvan bekend of aannemelijk is dat ze meerdere vestigingen hebben. De steekproefomvang bedraagt landelijk ongeveer 14 duizend bedrijven en instellingen op jaarbasis.

Ook voor de CBS cijfers geldt dus dat de resultaten zijn gebaseerd op ofwel onvoldoende actuele KvK cijfers, of een steekproef van beperkte omvang. De onzuiverheid wordt zichtbaar in de bespreking van de resultaten hierna.

Het bij het CBS samengestelde databestand is gebaseerd op bedrijfsvestigingen in het gehele Schiphol gebied, dat wil zeggen, de postcodes 1117, 1118, 1119, 1171 VG, 1171 VL, 1171 VK en 1438. Dit gebied is iets ruimer dan het "oude" Schipholgebied, maar dit was de enige manier om een populatie bedrijfsvestigingen te verkrijgen die zoveel mogelijk vergelijkbaar is met de populatie in het (twee)jaarlijkse arbeidsmarktonderzoek op Schiphol.

3 UITKOMSTEN

3.1 OMVANG WERKGELEGENHEID SCHIPHOL (TOTAAL)

De uit de verschillende bronnen resulterende omvang van werkgelegenheid en inleen loopt uiteen (zie tabel 1). We kunnen concluderen dat het “ons” tweejaarlijkse onderzoek en de CBS schatting op basis van de aanvullende enquête het dichtst bij elkaar liggen. De analyse met CBS cijfers komt tot hogere aandelen tijdelijk en flexibel personeel dan het jaarlijkse arbeidsmarktonderzoek. We kunnen niet bepalen welke schatting beter is.

De schatting op basis van KvK cijfers komt aanzienlijk lager uit, met een relatief hoog aandeel personeel met een tijdelijk dienstverband. Gegeven het grote verschil met de andere twee schattingen is aannemelijk dat de schatting op KvK verder van de werkelijkheid ligt dan de andere twee schattingen.

Tabel 3.1 Omvang werkgelegenheid Schiphol 2016 naar aard dienstverband op basis van verschillende bronnen (c)

Bron	Vast personeel	Tijdelijk personeel	Vast + tijdelijk personeel	Flexibel personeel (inleen) (a)	Totaal werkzame personen
CBS/KvK	42.337	10.291	52.628	5.131	57.759
CBS-aanvullende enquête	55.372	10.542	65.914	8.138	74.052
(Twee)jaarlijks arbeidsmarkt-onderzoek (b)	59.602	6.623	66.225	5.861	72.086

(a) Bij de CBS cijfers gaat het om flexibel personeel dat wordt uitgezonden door bedrijfsvestigingen van arbeidsbemiddelaars op Schiphol. Bij het tweejaarlijkse arbeidsmarktonderzoek gaat het om inleen die wordt gemeld door de inlenende bedrijven. De cijfers zijn daarom niet goed vergelijkbaar.

(b) Inclusief uitbreidingsgebieden (De Hoek, Schiphol Rijk en A. Fokker Businesspark/Skypark).

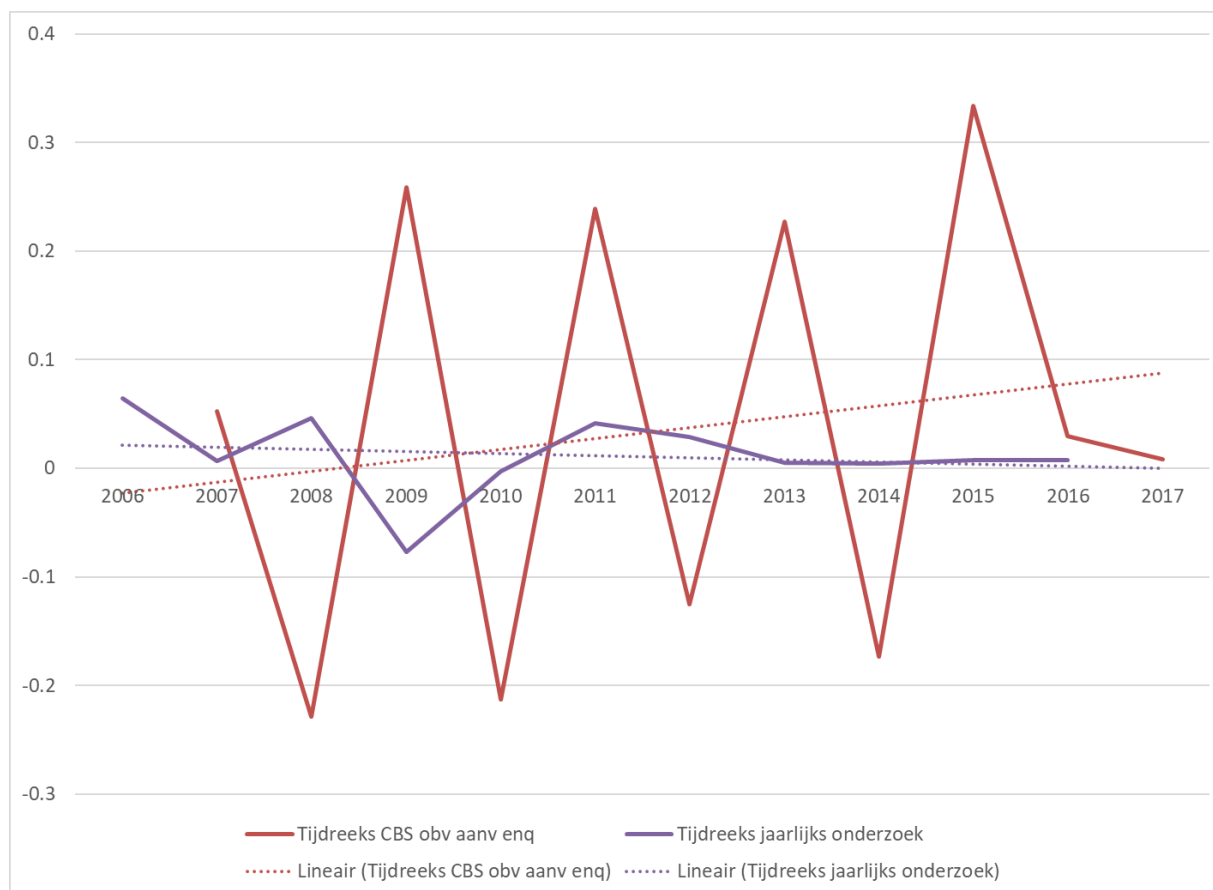
(c) Er is een klein verschil in gebied tussen CBS en het jaarlijkse onderzoek (op basis van postcodes).

3.2 TREND WERKGELEGENHEID SCHIPHOL (TOTAAL)

Uit figuur 1 blijkt dat de schatting de werkgelegenheidsontwikkeling op basis van de CBS data een sterk schommelend patroon vertoont, over de hele periode. Uit de onderliggende cijfers leiden we af dat dit voor een deel te maken heeft met wisselingen in de toewijzing van activiteiten, die voor een deel systematisch lijkt.

De meting in het jaarlijkse onderzoek is stabiel. Het aan de CBS schatting tegengestelde patroon in de periode 2007-2009 hangt vermoedelijk deels samen met het tijdstip van meting, waardoor de scherpe conjuncturele dip eind 2008 eerder zichtbaar is in de schatting op basis van de CBS cijfers (eind december tijdstip meting) dan in het jaarlijkse onderzoek (toen nog eind oktober). Al te veel conclusies kunnen echter niet aan deze cijfers worden verbonden.

Figuur 1 Jaarlijkse procentuele verandering werkgelegenheid Schiphol (2006-2017) op basis van twee bronnen



Over de hele periode 2006-2017 groeit de werkgelegenheid op Schiphol met gemiddeld ruim 3 procent per jaar volgens de CBS cijfers, en met 0,7 procent per jaar op basis van “ons” arbeidsmarktonderzoek. Het verschil wordt vooral zichtbaar in de laatste jaren. Dit kan er op duiden dat in ons onderzoek de werkgelegenheidsgroei in de laatste jaren iets is onderschat.

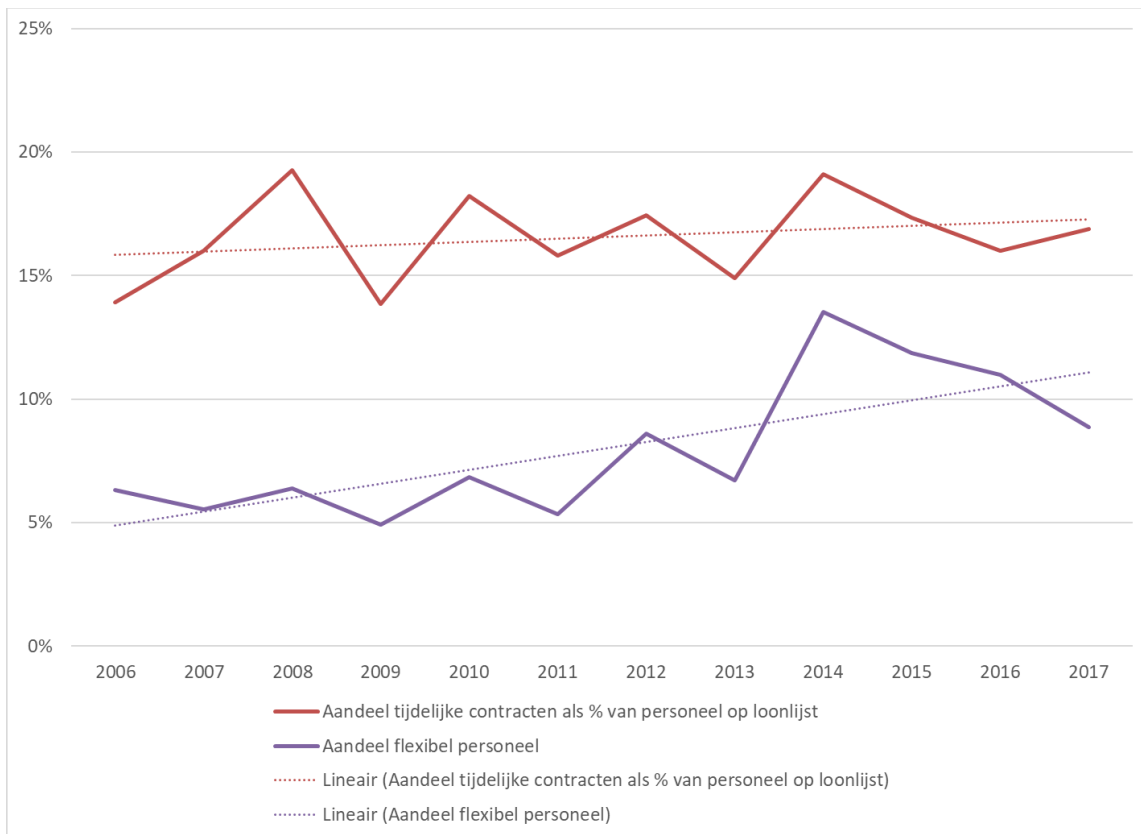
3.3 WERKGELEGENHEID PER SECTOR (SBI): OMVANG EN TREND

De schattingen van de werkgelegenheid per economische activiteit (op basis van SBI codes) vertonen voor veel sectoren hetzelfde wisselende patroon als de totaalcijfers, zoals gepresenteerd in figuur 1 (zie ook tabel in de bijlage). Daardoor kunnen geen conclusies aan deze cijfers worden verbonden.

3.4 AANDEEL TIJDELIJKE EN FLEXIBELE CONTRACTEN

In tabel 1 hebben we gezien dat het aandeel tijdelijke en flexibele arbeidsrelaties in de CBS schatting beduidend hoger zijn dan in het jaarlijkse onderzoek. Figuur 2 laat zien dat deze aandelen over de hele periode zijn toegenomen. Het aandeel tijdelijke arbeidscontracten in hele lichte mate. Het aandeel flexibele contracten groeit aanzienlijk sterker, al is in de laatste paar jaar een kentering te zien.

Figuur 2 Aandeel tijdelijke contracten (bij personeel in loondienst) en aandeel flexibele arbeid of inleen (als percentage van de totale werkgelegenheid, inclusief inleen)



4 CONCLUSIES

1. De bij het CBS beschikbare cijfers over werkgelegenheid op regionaal niveau (i.c. Schiphol) zijn net als in het jaarlijkse arbeidsmarktonderzoek gebaseerd op enquêtegegevens¹. Vanwege de omvang van de enquête mag worden geconcludeerd dat het jaarlijkse onderzoek betere cijfers levert dan de schatting op basis van CBS bronnen.
2. Het grillige patroon in de cijfers op het niveau van sectoren laat zien dat ook op dat niveau de CBS cijfers minder robuust lijken dan de gegevens in het jaarlijkse arbeidsmarktonderzoek.
3. Aan de andere kant doet de vergelijking van de trend in de werkgelegenheid in de laatste jaren (zeg vanaf 2014) enige twijfel ontstaan over de accuratesse van het jaarlijkse onderzoek. Door het ontbreken van een betrouwbare registratie van de op Schiphol gevestigde en/of werkzame bedrijven, is de werkgelegenheidsgroei in recente jaren in het jaarlijkse arbeidsmarktonderzoek mogelijk onderschat.
4. Ook is er een opmerkelijk verschil tussen ons jaarlijkse onderzoek en de berekeningen op basis van de bij het CBS beschikbare cijfers voor wat betreft het aandeel tijdelijke arbeidscontracten en de omvang van de flexibele schil. Ook hier geldt dat het jaarlijkse onderzoek de omvang van beide groepen mogelijk onderschat.

Kortom: het jaarlijkse arbeidsmarktonderzoek levert in veel opzichten vermoedelijk een goed beeld van de omvang en ontwikkeling van de werkgelegenheid op Schiphol, maar de bij het CBS beschikbare informatie geeft op zijn minst aanleiding tot een kritische beschouwing van de aanpak van het jaarlijkse onderzoek, in het bijzonder voor wat betreft de omvang van de werkgelegenheid (een deel hiervan wordt niet goed gemeten in het jaarlijks onderzoek en is of kan ook niet adequaat worden bij geschat) en de omvang van de flexibele schil (in de vorm van tijdelijke dienstverbanden en externe inleen).

¹ De schatting op basis van de KvK gegevens laten we buiten beschouwing, omdat deze een beeld geven dat sterk afwijkt van beide andere schattingen.

5 BESCHOUWING

Toekomst van het tweejaarlijkse arbeidsmarktonderzoek

Wat betekenen de hiervoor geformuleerde conclusies voor de inrichting van toekomstig arbeidsmarktonderzoek? Hieronder volgen enkele overwegingen, waarin we de ervaringen van de afgelopen jaren meenemen.

- a. In het overleg rond het arbeidsmarktonderzoek Schiphol is er veel gesproken over de cijfers en de duiding van de cijfers. Dit hing voor een belangrijk deel samen met de ongelukkig gekozen indeling van bedrijven (inadequate toewijzing naar ACI indeling). Maar in dit aanvullende rapport is gebleken dat het jaarlijkse arbeidsmarktonderzoek niettemin in veel opzichten robuuste en redelijk betrouwbare resultaten oplevert. Wanneer het onderzoek tot doel heeft om een zo betrouwbaar mogelijk beeld op te leveren, dan moet in het veldwerk prioriteit worden gegeven aan een zo hoog mogelijke respons en een adequate toewijzing aan activiteiten op ACI basis. Dit betekent onder meer dat de vragenlijst zo klein mogelijk moet worden gehouden.
- b. Een **korte vragenlijst** betekent dat deze zich beperkt tot omvang van de werkgelegenheid, uitgesplitst naar aard van het dienstverband (vast/tijdelijk/flexibel) op twee tijdstippen (nu en 12 maanden geleden) en een (kwalitatieve) verwachting over de verandering in de werkgelegenheid het komende jaar. Ook dient nauwkeurig de aard van de activiteit te worden bepaald.
- c. Een en ander is natuurlijk mede afhankelijk van de toegevoegde waarde voor beleid (van sectorfonds Luchtvaart en Luchtvaart Community) van de extra vragen die in de afgelopen jaren aan de vragenlijst zijn toegevoegd. Een **kwalitatieve aanpak** (interviews, groepsgesprekken) lijkt meer geschikt voor het inventariseren van de behoefte aan ondersteuning vanuit organisaties als Luchtvaart Community. Dit kan zich beperken tot de 20 tot 30 grote bedrijven op Schiphol. Hierbij zouden onderzoekers en beleidsmedewerkers (van Luchtvaart Community) mogelijk gezamenlijk kunnen optrekken. Op basis daarvan kan het beleid een vraaggerichte aanpak volgen voor de grote bedrijven.
NOOT: Voor kleine en middelgrote bedrijven kan dan een aanbodgerichte aanpak worden gevolgd. Dit betekent dat instrumenten (training, coaching, e.d.) die in samenspraak met de grote bedrijven zijn ontwikkeld beschikbaar worden gesteld aan kleine/middelgrote bedrijven², al of niet tegen vergoeding.
- d. De dominantie van een aantal grote bedrijven op het Schiphol gebied betekent dat een betrouwbaar beeld alleen kan ontstaan als al deze grote bedrijven meedoen aan het onderzoek. Dit vereist een intensieve vorm van veldwerk.
- e. Een **adequate (fysieke, ter plaatse) controle** op de op Schiphol aanwezige bedrijven en vestigingen van bedrijven (en op Schiphol werkzame, maar elders gevestigde bedrijven), zou de kwaliteit van de uitkomsten van het onderzoek aanzienlijk verbeteren. Naarmate aansluitend de bedrijvendynamiek (vestiging, fusie, opheffing, e.d. van bedrijven) beter in beeld is, kan ook de (omvang van de) werkgelegenheid beter in kaart worden gebracht en in beeld worden gehouden.

² De wijze waarop kan dan natuurlijk variëren. Een aparte cursus voor personeel en leiding van MKB, of participatie in cursus/training die voor een of meer grote spelers zijn ontwikkeld.

I BIJLAGE

Schatting werkgelegenheid Schipholgebied per economische activiteit (SBI code) op basis van aanvullende enquête CBS

Economische activiteit (op basis van SBI08)	Geschatte aantal werkzame personen bij LBE met een vast of tijdelijk dienstverband op 31-12 (op basis van SWL)											
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Vervaardiging, reparatie, onderhoud, verhuur en lease van vliegtuigen	296	297	396	4530	0	5934	5807	5740	3092	0	5502	1515
Bouwnijverheid	98	131	235	240	227	272	231	233	289	343	276	173
Detailhandel	777	974	916	825	817	862	946	1136	1114	1256	913	654
Vervoer	2359	2790	2683	2686	2609	3520	3419	3011	3330	3162	3214	3190
Luchtvaart	26941	29662	15178	24921	13586	20405	7413	19836	8105	9322	9540	8990
Opslag en dienstverlening voor vervoer	4326	4431	4021	3434	4037	4098	4300	4463	4876	5114	5103	5510
Dienstverlening voor de luchtvaart	4461	4475	4467	3871	3963	4050	3584	3852	3920	4230	4734	4862
Horeca (Food & Beverage)	3139	3599	3585	3545	3622	3886	3235	3119	3359	3599	3248	3325
ICT	3469	884	865	722	832	1337	1452	1523	1595	13997	13860	18969
Arbeidsbemiddeling, uitzendbureaus en personeelsbeheer	433	366	355	141	174	196	489	720	1326	1036	541	460
Reisbemiddeling, etc.	962	938	1123	1000	638	678	669	513	559	508	374	410
Beveiliging	0	1478	2033	3016	3351	0	3824	3277	2320	6076	3523	4527
Facility management, reiniging en landschapsverzorging	978	1442	1442	1378	1285	1251	1298	1406	1293	2383	1683	1565
Groothandel	2862	2545	2577	2618	2872	2644	2774	2679	2712	2910	3292	3470
Financiële dienstverlening	623	1049	1050	1035	994	1208	1076	1010	950	1613	1651	1926
Overige zakelijke dienstverlening	2075	2207	2628	2554	3574	3155	3588	3679	3822	3862	4458	4634
Publieke sector	516	595	637	575	678	1245	1611	1747	2074	2037	1980	1797
Overig	2812	2775	2177	2214	2463	2818	2881	2917	1890	1922	2022	2090
Totaal	57127	60637	46367	59306	45721	57559	48600	60859	46626	63369	65914	68068
Totaal inclusief flexibel	60975	64195	49528	62361	49079	60797	53173	65246	53911	71900	74052	74691

