



Interregionale arbeidsmobiliteit voor Brusselse werkzoekenden in de Vlaamse rand rond Brussel

6 juni 2023

In opdracht van

Keizerslaan 11
1000 Brussel

en

Actiris
Sterrenkundelaan 14
1210 Brussel

IDEA
CONSULT thinking ahead

KU LEUVEN

HIVA

Onderzoek dat werkt!
Research that works!

Daphne Valsamis
Tim Goesaert
Emma De Rouck
Karen Huysmans

Jozef II-straat 40 B1
1000 Brussel
T: +32 2 282 17 10
info@ideaconsult.be
www.ideaconsult.be



Inhoudsopgave

1/	Inleiding	4
1.1	Context en doelstellingen van het onderzoek	4
1.2	Aanpak van deze studie	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
1.3	Structuur van het rapport	5
2/	Een kwantitatieve arbeidsmarktanalyse van de Brusselse rand in Vlaanderen en het Brussels Gewest	6
2.1	Analyse van de pendelstromen	6
2.1.1	Evolutie van de pendelstromen	7
2.1.2	Pendelstromen vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest richting Vlaanderen op gemeenteniveau	9
2.1.3	Woonplaats van herkomst in het Brussels Gewest – op gemeenteniveau	12
2.1.4	6 clusters van Brusselse gemeentes	14
2.1.5	Sectoren waarin de pendelende Brusselaars in de rand tewerkgesteld zijn	19
2.2	Analyse van de vraagzijde in de rand en in het Brussels Gewest zelf	24
2.2.1	Vacatures in de Vlaamse rand rond Brussel	24
2.2.2	Vacatures in het Brussels Gewest	28
2.3	Analyse van de aanbodzijde: werkzoekenden in beeld	30
2.4	Analyse van de bereikbaarheid van de gemeentes in de Vlaamse rand	33
3/	Een kwalitatieve analyse van de vraagzijde via een bevraging van de Nederlandstalige bedrijven in de rand van Brussel	43
3.1	Inleiding	43
3.2	Drempels en selectiecriteria van bedrijven bij het rekruteren van Brusselse werknemers	44

3.2.1	De algemene drempels van bedrijven bij het rekruteren van Brusselse werknemers	44
3.2.2	De selectiecriteria van bedrijven bij het rekruteren van Brusselse werknemers	46
3.2.3	Taal als belangrijkste selectie criterium bij het rekruteren van Brusselaars	47
3.2.4	Mobiliteit als drempel bij het rekruteren van Brusselse werknemers	50
3.3	Acties en diensten die bedrijven ondernemen voor het aanwerven en tewerkstellen van Brusselse kandidaten	52
4/	Conclusies	54
4.1	Een kwantitatieve arbeidsmarktanalyse van het Brussels Gewest en de Vlaamse rand	54
4.2	Een kwalitatieve analyse van de aanbodzijde via een bevraging van de bedrijven in de rand van Brussel	57
	Bijlagen	60
	Bijlage 1: Methodologische bijlage: Survey bij de Nederlandstalige bedrijven	61
	Bibliografie	64



1/ Inleiding

1.1 CONTEXT EN DOELSTELLINGEN

De vraag naar tewerkstelling in Vlaanderen is erg hoog, met in totaal 367.156 ontvangen vacatures in Vlaanderen tussen maart 2022-2023. Deze sterke arbeidsvraag neemt lichtjes af ten opzichte van vorig jaar, maar blijft op een hoog niveau. Er is bovendien een lage werkloosheidsgraad in Vlaanderen, zodat de mogelijkheden om vacatures in te vullen met werkzoekenden in Vlaanderen alleen een grote uitdaging zal zijn.

In het Brussels Gewest is er echter een veel lagere krapte op de arbeidsmarkt. Het Brussels Gewest is, ondanks het feit dat het de hoogste kwalificatiegraad heeft van de drie Gewesten (58,2% van de 30- tot 34-jarigen met een diploma hoger onderwijs), het gewest in België met de hoogste werkloosheidsgraad en de laagste werkgelegenheidsgraad. In 2022 was gemiddeld 15,0% van de beroepsbevolking werkloos (een niet-werkende werkzoekende)¹. Voornamelijk in het noorden van Brussel loopt de werkloosheid op. De uitdaging van de werkgelegenheid in het Brussels Gewest is dan ook groot. Zo is het aanmoedigen van interregionale mobiliteit één van de mogelijkheden om de krapte op de Vlaamse arbeidsmarkt te ondersteunen, en de werkgelegenheidsdoelstellingen van het Brussels Gewest te behalen.

Deze studie is een vervolgstudie op het Viona-onderzoek 'Interregionale tewerkstellingszones op basis van een vraag- en aanbodanalyse' van IDEA Consult en HIVA KU Leuven, waarbij interessante zones in Vlaanderen met potentieel voor meer interregionale mobiliteit werden geïdentificeerd voor Waalse en Brusselse werkzoekenden (Valsamis et al., 2023). Deze zones hebben interessante vacatures voor Waalse en Brusselse werkzoekenden, en liggen dicht bij regio's met een groot aantal werkzoekenden in Brussel of Wallonië. De tewerkstellingszones zijn gesitueerd in West-Vlaanderen, in de Vlaamse rand rond Brussel en in Limburg.

Dit vervolgonderzoek gaat op vraag van VDAB en Actiris verder in op één van deze tewerkstellingszones, namelijk op de tewerkstelling van Brusselse werkzoekenden in de Vlaamse rand. Zo worden de gegevens met betrekking tot de vraag- en de aanbodzijde verder verfijnd voor Brussel en voor de Vlaamse rand. Specifiek wordt ook in kaart gebracht hoe werkgevers gebruik maken van de diensten van VDAB (Brussel) en Actiris, maar deze analyses worden hier niet weergegeven en worden gebruikt voor interne doeleinden bij VDAB en Actiris. Gezien er gepeild

¹ View.Brussels – Kerncijfers Brussels Hoofdstedelijk Gewest (View.Stat)

wordt naar de dienstverlening van VDAB en Actiris, wordt er gefocust op Nederlandstalige werkgevers, zowel in de Vlaamse rand als in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

1.2 AANPAK VAN DEZE STUDIE

Voor deze studie worden zowel **kwantitatieve als kwalitatieve onderzoeksmethodes** gebruikt. Een extensieve data-analyse werd gevoerd om de huidige pendelstromen vanuit de Brusselse gemeentes richting de rand te bestuderen. Ook was er een data-analyse van de vraag- en aanbodzijde van de arbeidsmarkt, over de vacatures in de rand en van de Brusselse werkzoekenden. Tenslotte werd een survey uitgevoerd bij Nederlandstalige bedrijven in Brussel en de Vlaamse rand om beter de knelpunten en stimulansen van bedrijven te leren kennen m.b.t. interregionale aanwerving van Brusselse kandidaten maar ook hun beroep op en tevredenheid over de diensten van Actiris en VDAB ter ondersteuning van de rekrutering van Brusselaars. Deze methodieken en de gebruikte databronnen worden in detail uitgelicht in bijlage 1.

1.3 STRUCTUUR VAN HET RAPPORT

Het rapport begint met het **kwantitatieve gedeelte**. Dit is als volgt opgebouwd:

- ▶ Ten eerste worden de **pendelstromen** vanuit het Brussels Gewest richting Vlaanderen en meer specifiek, richting de Vlaamse rand, geanalyseerd en beschreven (op gemeente- en sectorniveau).
- ▶ In een tweede deel van de data-analyse worden de **vacatures** in de rand en de vacatures in het Brussels Gewest geanalyseerd. Het vereiste opleidingsniveau, kennis van het Nederlands en het gevraagd beroep worden onderzocht.
- ▶ In deel 3 worden vervolgens de **Brusselse werkzoekenden** in beeld gebracht.
- ▶ Ten slotte, in het laatste deel van de kwantitatieve analyse, wordt de **bereikbaarheid van de gemeentes** in de rand verder uitgediept aan de hand van pendeltijden berekend met Google Maps.

Vervolgens worden de resultaten van het **kwantitatieve gedeelte** geanalyseerd en besproken, waarin volgende elementen achtereenvolgend worden besproken:

- ▶ De resultaten van de enquête bij de Nederlandstalige werkgevers over **de drempels en selectiecriteria bij het rekruteren van Brusselse werknemers**.
- ▶ De **acties en diensten die bedrijven ondernemen** voor het tewerkstellen van Brusselse kandidaten.

Het rapport geeft tenslotte enkele **conclusies** met betrekking tot het faciliteren van de interregionale mobiliteit van Brusselaars naar Vlaanderen.



2/ Een kwantitatieve arbeidsmarktanalyse van de Brusselse rand in Vlaanderen en het Brussels Gewest

In dit hoofdstuk bestuderen we de interregionale tewerkstellingszones tussen het Brussels en het Vlaams Gewest. Dit doen we door een analyse van:

- ▶ De pendelstromen
- ▶ De vraagzijde in de rand en in het Brussels Gewest (vacatures)
- ▶ De aanbodzijde in het Brussels Gewest (werkzoekenden)
- ▶ De bereikbaarheid van de gemeentes in de rand via Google Maps

Elk deel begint met het duiden van de gebruikte databronnen.

2.1 Analyse van de pendelstromen

We starten dit hoofdstuk met een overzicht van de pendelstromen vanuit het Brussels Gewest naar de rand². We bekijken hoe de pendelstromen vanuit het Brussels Gewest richting de rand zijn geëvolueerd de voorbije vijf jaar, richting welke gemeentes in de rand de Brusselaars voornamelijk pendelen en in welke gemeentes de Brusselse pendelaars voornamelijk wonen. Daarnaast bekijken we ook in welke sectoren de Brusselse pendelaars richting de rand werken (op nace1- en nace2-digit-niveau). Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de Dynam-data en bijkomende pendelgegevens aangeleverd door de Rijksdienst Sociale Zekerheid.

² De 'rand' rond Brussel beschouwen we in dit rapport als alle gemeentes in het arrondissement Halle-Vilvoorde, waaraan de gemeentes Tervuren, Kortenberg, Bertem en Huldenberg in het arrondissement Leuven werden toegevoegd.

Databronnen

Voor het in kaart brengen van de huidige interregionale pendelstromen, maken we enerzijds gebruik van de door HIVA en RSZ ontwikkelde Dynam-Reg dataset, waarin een koppeling wordt gemaakt tussen werknemers, werkgevers en vestigingen. De Dynam-tijdreeks is gebaseerd op de volledige populatie van loontrekkenden in België. De positie van deze loontrekkenden wordt op twee momenten opgevraagd en vergeleken (30 juni van jaar t en van jaar t+1). Deze werknemers worden gekoppeld aan een onderneming (en vestiging), waardoor het mogelijk is om de aanwervingen (personen aanwezig in de onderneming op de laatste meting, maar niet op de eerste, een jaar eerder), de uitstroom (aanwezig op het eerste meetpunt, maar niet meer in de onderneming een jaar later) en de blijvers (aanwezig in de onderneming op de twee tijdstippen) te meten. De totale loontrekkende tewerkstelling wordt gemeten door het gemiddelde te nemen van de loontrekkende populatie op 30 juni van jaar t en t+1. Van deze loontrekkende werknemers beschikken we onder andere over de woonplaats, hun plaats van tewerkstelling en de sector waarin ze tewerkgesteld zijn. De woon- en de tewerkstellingsplaatsgegevens zijn beschikbaar tot op het arrondissementniveau. We bekijken de pendelstromen van de loontrekkende bevolking in de periode voordat de coronacrisis uitbrak (juni 2018-juni 2019); dit om eventuele effecten van de coronacrisis op de pendelstromen buiten beschouwing te laten.

Daarnaast werden nog data aangeleverd van de RSZ met gegevens over de tewerkstellingsplaats- en de woonplaats op gemeenteniveau, gecombineerd met de sector waarin de loontrekkende werknemer is tewerkgesteld op nace1-niveau (30 juni 2019). Op basis hiervan kunnen per sector de pendelstromen van de Brusselse loontrekkende bevolking tussen Vlaamse en Brusselse gemeentes bepaald worden.

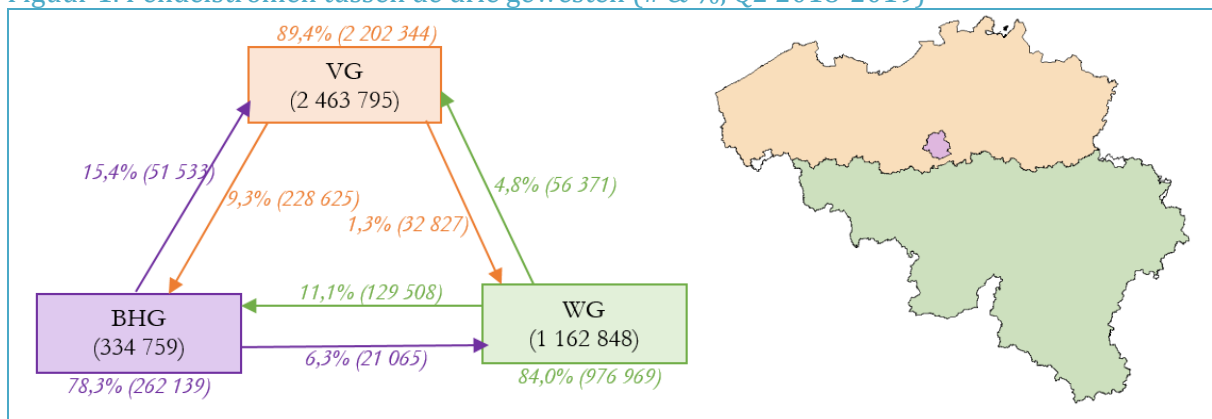
Ten slotte werden ook data aangeleverd door de RSZ met gegevens op gemeenteniveau én nace2-digitniveau, dit op 30 juni 2021.

2.1.1 Evolutie van de pendelstromen

15,4% van de Brusselaars pendelt naar het Vlaams Gewest

Figuur 1 geeft een overzicht van de globale pendelstromen tussen de drie gewesten in Q2 2018-2019. We merken op dat het hier gaat om de pendelstromen van de loontrekkende Brusselaars. Voor een volledig overzicht van het pendelverkeer zouden ook nog de zelfstandigen (en helpers) moeten toegevoegd worden. 15,4% van de Brusselse loontrekkende bevolking is tewerkgesteld in het Vlaams Gewest, voor een totaal van 51 533 Brusselaars. Hiermee vullen ze zo'n 2,2% van alle loontrekkende jobs in het Vlaams Gewest in. Daarnaast werkt nog zo'n 6,3% van de Brusselse loontrekkende bevolking in het Waals Gewest. Dit komt overeen met 21 065 werknemers. Zo'n 78,3% van de Brusselaars werkt in het Brussels Gewest zelf (in totaal 263 139 werknemers).

Figuur 1. Pendelstromen tussen de drie gewesten (# & %, Q2 2018-2019)



Bron: © Dynam-Reg dataset, Rijksdienst voor Sociale Zekerheid en HIVA-KU Leuven

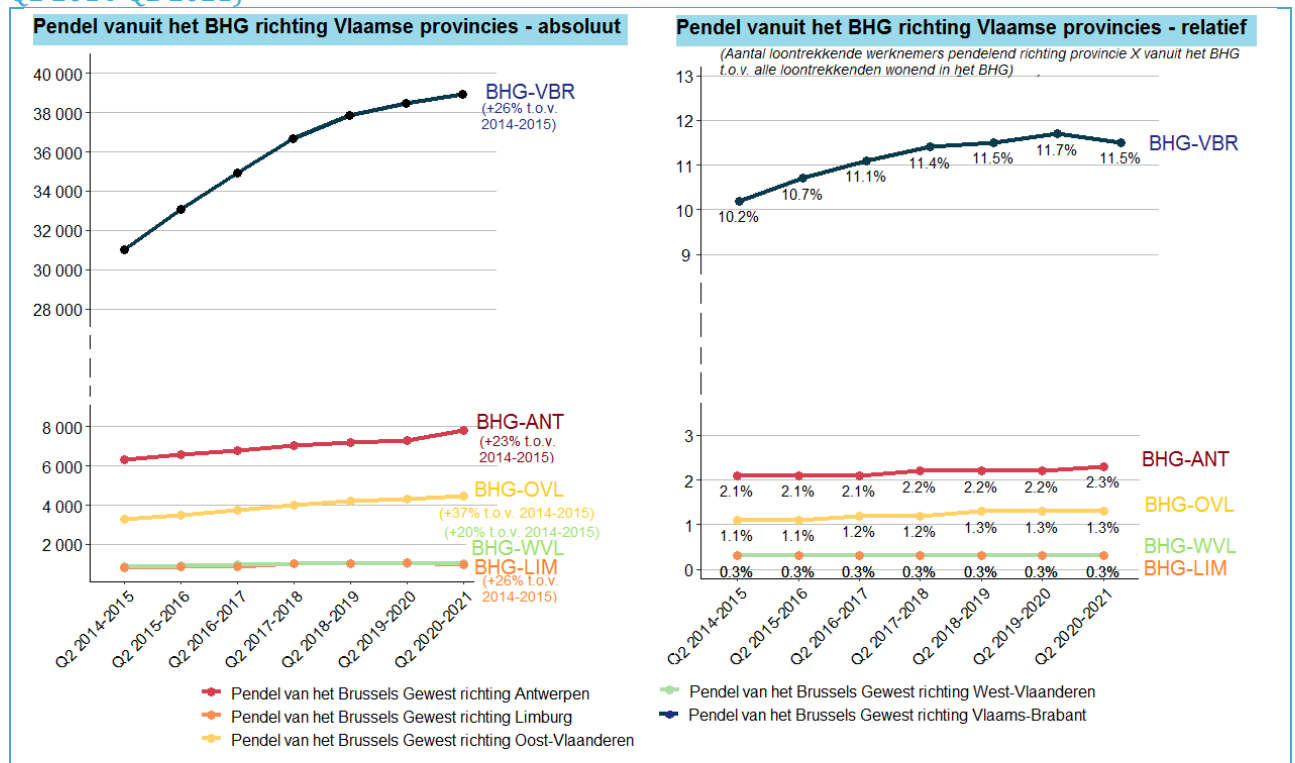
Steeds meer Brusselaars pendelen richting het Vlaamse Gewest (en voornamelijk richting de rand rond Brussel)

De pendelstromen vanuit het Brussels Gewest richting het Vlaams Gewest zijn de laatste jaren sterk toegenomen. Dit zien we in Figuur 2, die de pendelstroom vanuit het Brussels Gewest richting de vijf Vlaamse provincies weergeeft. Tussen Q2 2014 en Q2 2020 nam de pendelstroom vanuit het Brussels Gewest richting elk van de Vlaamse provincies toe, zowel in absolute als relatieve termen. In Q2 2014-2015 werkte zo'n 10,2% van de Brusselse loontrekkende bevolking (of 30 990 werknemers) in Vlaams-Brabant. In Q2 2019-2020 is dit gestegen tot 11,7% (of 38 953 werknemers). In Q2 2020-2021, de periode waarin de coronapandemie zich volop aan het ontwikkelen was, zien we een lichte dip in de pendelstroom vanuit het Brussels Gewest richting Vlaams-Brabant: het aandeel loontrekkende Brusselaars tewerkgesteld in Vlaams-Brabant zakt tot 11,5%.

In de andere provincies zien we eveneens een stijging van de pendelstroom, al is deze toename beperkter. In 2014-2015 werkte 2,1% van de Brusselaars in Antwerpen (of 6 320 werknemers). In 2019-2020 is dit gestegen tot 2,2% (of 7 306 werknemers).

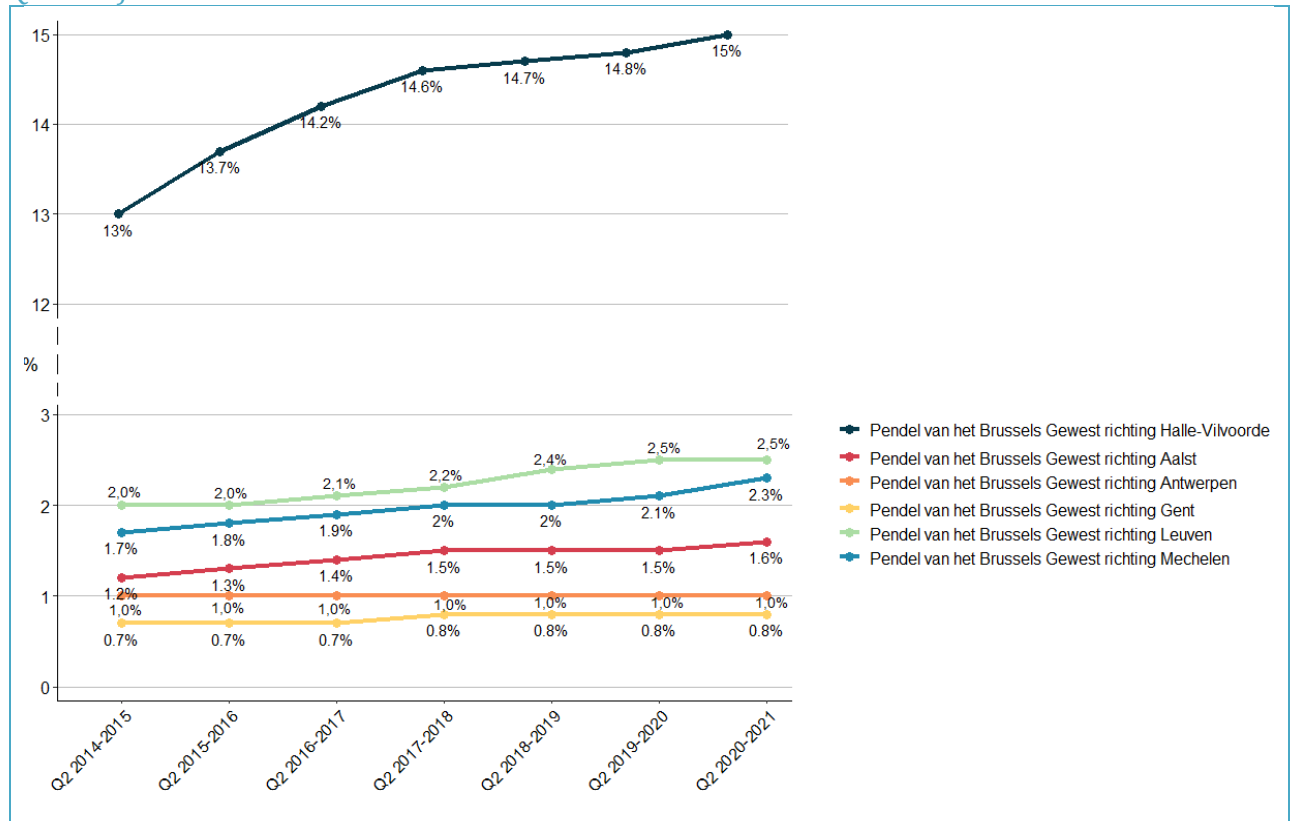
Figuur 3 bekijkt het aandeel van de loontrekkende jobs in de arrondissementen Halle-Vilvoorde, Antwerpen, Leuven, Mechelen, Gent en Aalst ingevuld door de Brusselse pendelaars. Dit zijn de vijf arrondissementen in het Vlaams Gewest die de meeste Brusselaars tewerkstellen (resp. 34 033, 4 144, 3 805, 2 676, 1 981 en 1 056 werknemers in Q2 2018-2019). Ook hier is een duidelijk positieve tendens te zien, ook na het uitbreken van de coronacrisis. In 2014-2015 werden 13,0% van de loontrekkende jobs in het arrondissement Halle-Vilvoorde ingevuld door Brusselaars. Dit stijgt tot 15,0% in 2020-2021. In het arrondissement Leuven zien we een stijging van 2,0% naar 2,5%, in Mechelen stijgt het aandeel van 1,7% naar 2,3%.

Figuur 2. Evolutie van de pendel vanuit het Brussels Gewest naar de Vlaamse provincies (# & %, Q2 2014-Q2 2021)



Bron: © Dynam-Reg dataset, Rijkdienst voor Sociale Zekerheid en HIVA-KU Leuven

Figuur 3. Evolutie van het aandeel loontrekkende jobs in de arrondissementen Halle-Vilvoorde, Antwerpen, Leuven, Mechelen, Gent en Aalst ingevuld door de Brusselse pendelaars (% , Q2 2014- Q2 2021)



Bron: © Dynam-Reg dataset, Rijksdienst voor Sociale Zekerheid en HIVA-KU Leuven

2.1.2 Pendelstromen vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest richting Vlaanderen op gemeenteniveau

Gemeentes met grote bedrijventerreinen trekken veel Brusselaars aan (Zaventem, Machelen, Vilvoorde, Dilbeek, Asse, Halle, Sint-Pieters-Leeuw). De Brusselaars vullen 15% of meer van alle loontrekkende jobs in deze gemeentes in.

Vervolgens zoomen we in op de pendelbewegingen van de Brusselaars richting de rand rond Brussel: in welke gemeentes zijn zij voornamelijk tewerkgesteld? Dit wordt gevisualiseerd in Figuur 4, Figuur 5 en Figuur 6. Ook de pendelstromen richting de grotere steden Aalst, Ninove, Mechelen en Leuven (in de arrondissementen Aalst, Mechelen en Leuven) worden hier weergegeven.

De pendelbeweging richting de rand rond Brussel is het grootst in het noordoosten, in Zaventem, Machelen en Vilvoorde. Dit zijn gemeentes met vele bedrijventerreinen, weergegeven in Figuur 5. Het gaat om werkgelegenheidscentra zoals Brussels Airport in Zaventem en bedrijvenzone Cargo in Machelen. In Zaventem, Machelen en Vilvoorde zijn resp. 8 984, 5 261 en 4 447 Brusselaars tewerkgesteld in Q2 van 2019. Hiermee vullen ze resp. 21%, 18% en 17% van alle loontrekkende jobs in deze gemeentes (Figuur 6).

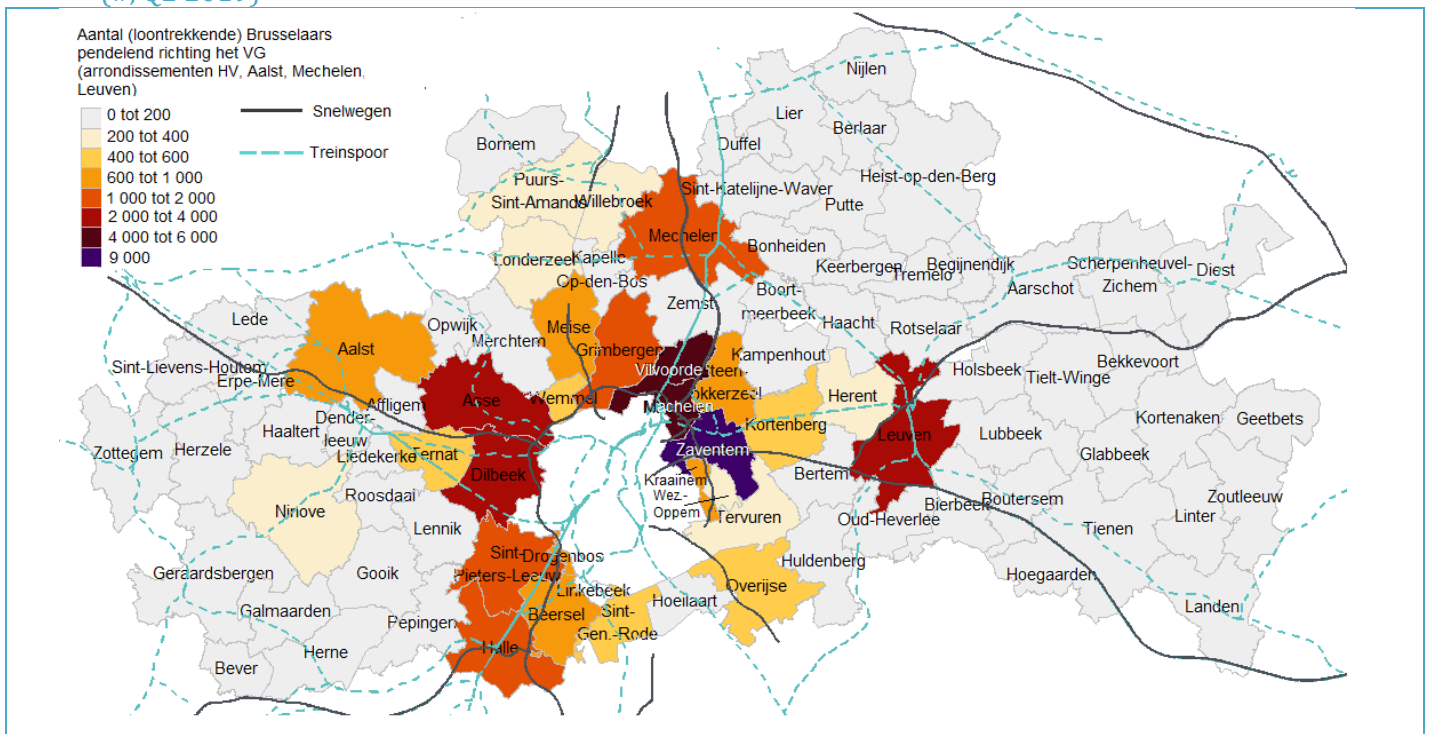
Ook de gemeentes in de westrand ontvangen een groot aantal Brusselaars. In Asse, Dilbeek, Halle en Sint-Pieters-Leeuw zijn resp. 2 193, 2 005, 1 471 en 1 080 Brusselaars tewerkgesteld. Ze vullen 15% of meer van alle loontrekkende jobs in deze gemeentes. Enkel in Halle bedraagt dit aandeel

zo'n 8%. Ook in deze gemeentes zijn er een aantal bedrijventerreinen met een groot jobaanbod gelegen (Figuur 5). We merken bovendien op dat in alle gemeentes onmiddellijk grenzend aan het Brussels Gewest het aandeel van de jobs ingevuld door de pendelende Brusselaars steeds rond de 15% of meer bedraagt.

In Figuur 4 worden ook de spoor- en snelwegen weergegeven. De spoorwegen verbinden Brussel met de grotere steden Antwerpen, Gent, Aalst, Mechelen en Leuven. Het treinaanbod van de NMBS is dan ook sterk geconcentreerd op de interstedelijke verbindingen (Strale, 2019). Dit treinaanbod doet heel wat Brusselaars pendelen richting deze steden: resp. 2 294, 2 962, 1 682 en 604 Brusselaars werken in de steden Leuven, Antwerpen, Mechelen en Aalst.

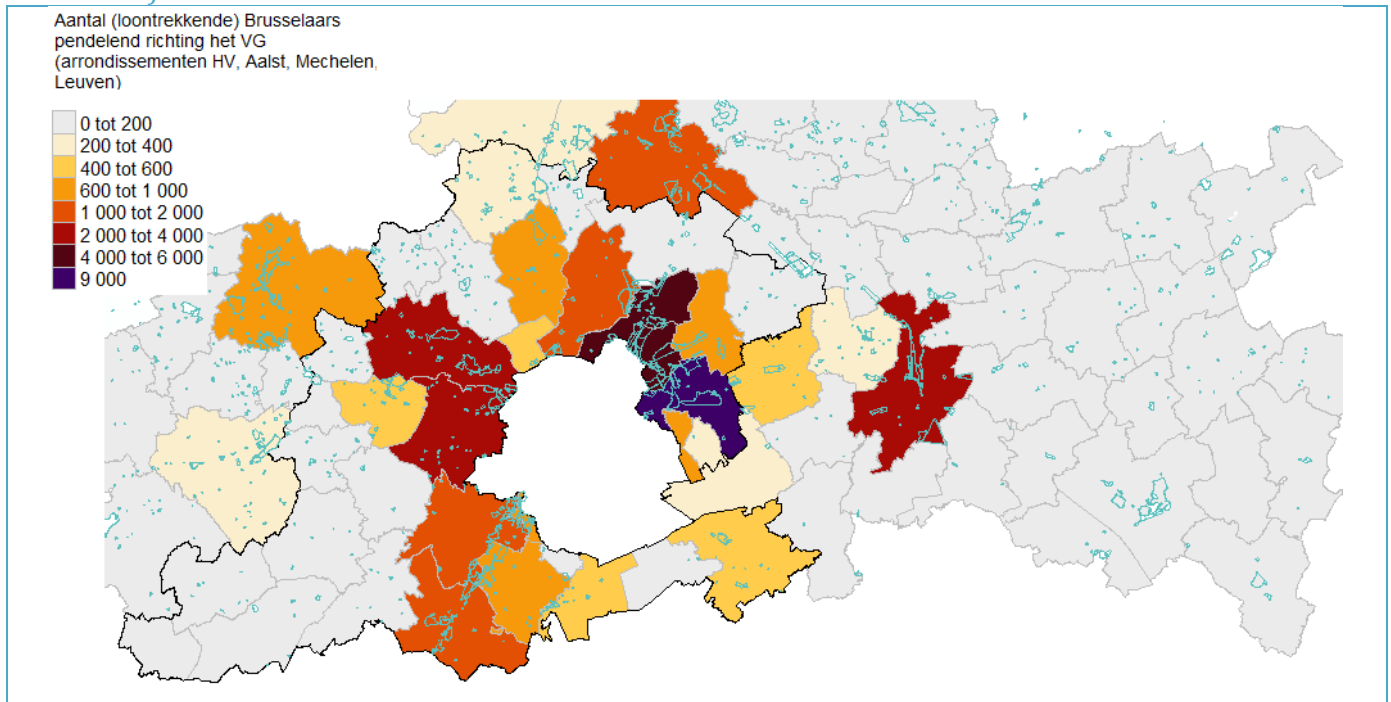
De ring rond Brussel en de autosnelwegen maken de reistijden dan weer korter voor verplaatsingen tussen Brussel en de rand. Daarnaast leiden er ook autosnelwegen richting de grotere steden Antwerpen, Gent, Leuven, Mechelen, Aalst. Verschillende gebieden zijn echter minder goed omsloten door snelwegen, zoals regio Ninove of ten noorden van Aalst. Andere gebieden zijn dan wel goed omsloten, maar hebben te maken met grote verkeerscongestie die de bereikbaarheid doet dalen, bijv. rond Leuven en het Zuiden van Aalst (Strale, 2019).

Figuur 4. Aantal loontrekkende Brusselaars pendelend richting de Vlaamse arrondissementen Halle-Vilvoorde, Aalst, Mechelen en Leuven op gemeenteniveau – met snelwegen en treinsporen (#, Q2 2019)



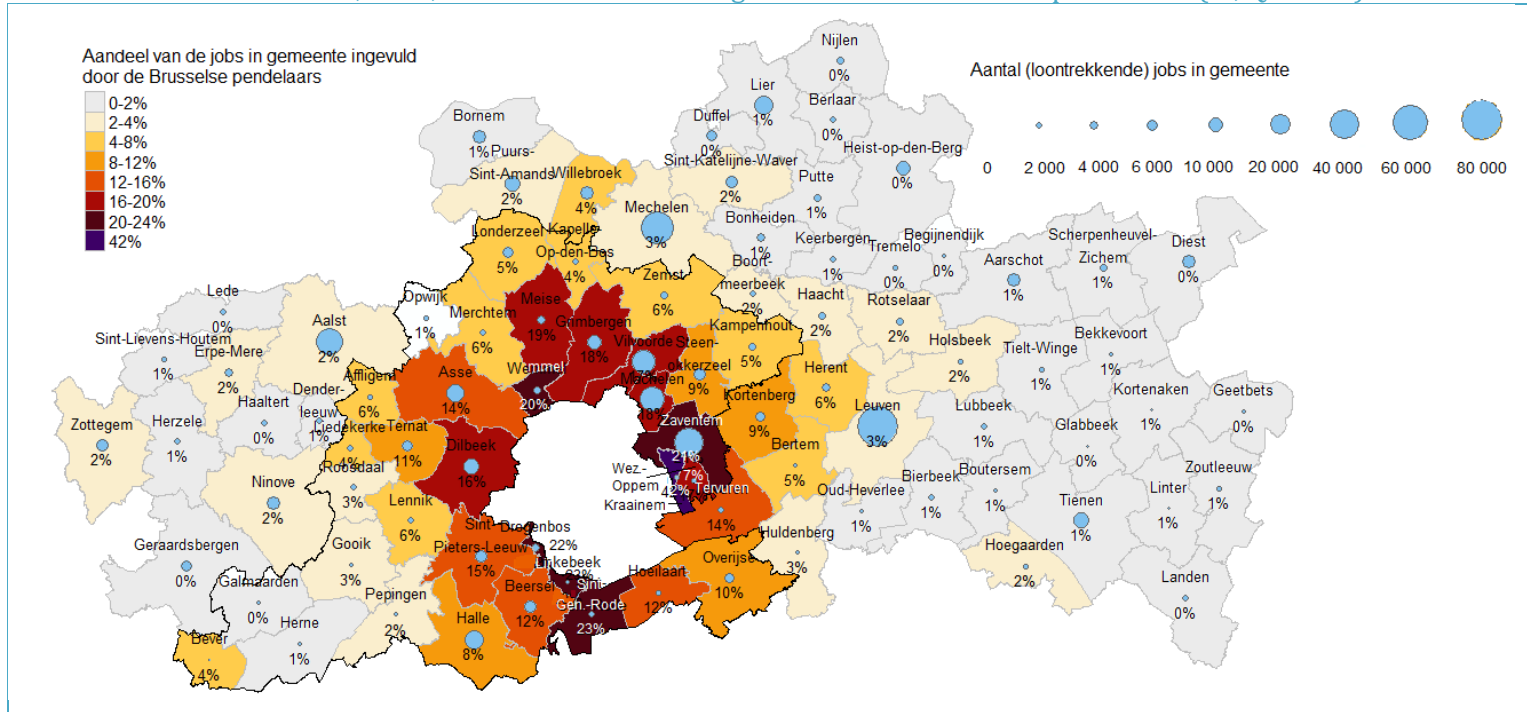
Bron: Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (2019); Agentschap Digitaal Vlaanderen (2023) & Infrabel (2023)

Figuur 5. Aantal loontrekkende Brusselaars pendelend richting de Vlaamse arrondissementen Halle-Vilvoorde, Aalst, Mechelen en Leuven op gemeenteniveau – met bedrijventerreinen (#, Q2 2019)



Bron: Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (2019); Agentschap Innoveren en Ondernemen (2023)

Figuur 6. Aandeel van de loontrekkende jobs in gemeente x in de Vlaamse arrondissementen Halle-Vilvoorde, Aalst, Mechelen en Leuven ingevuld door de Brusselse pendelaars (% , Q2 2019)



Bron: Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (2019)

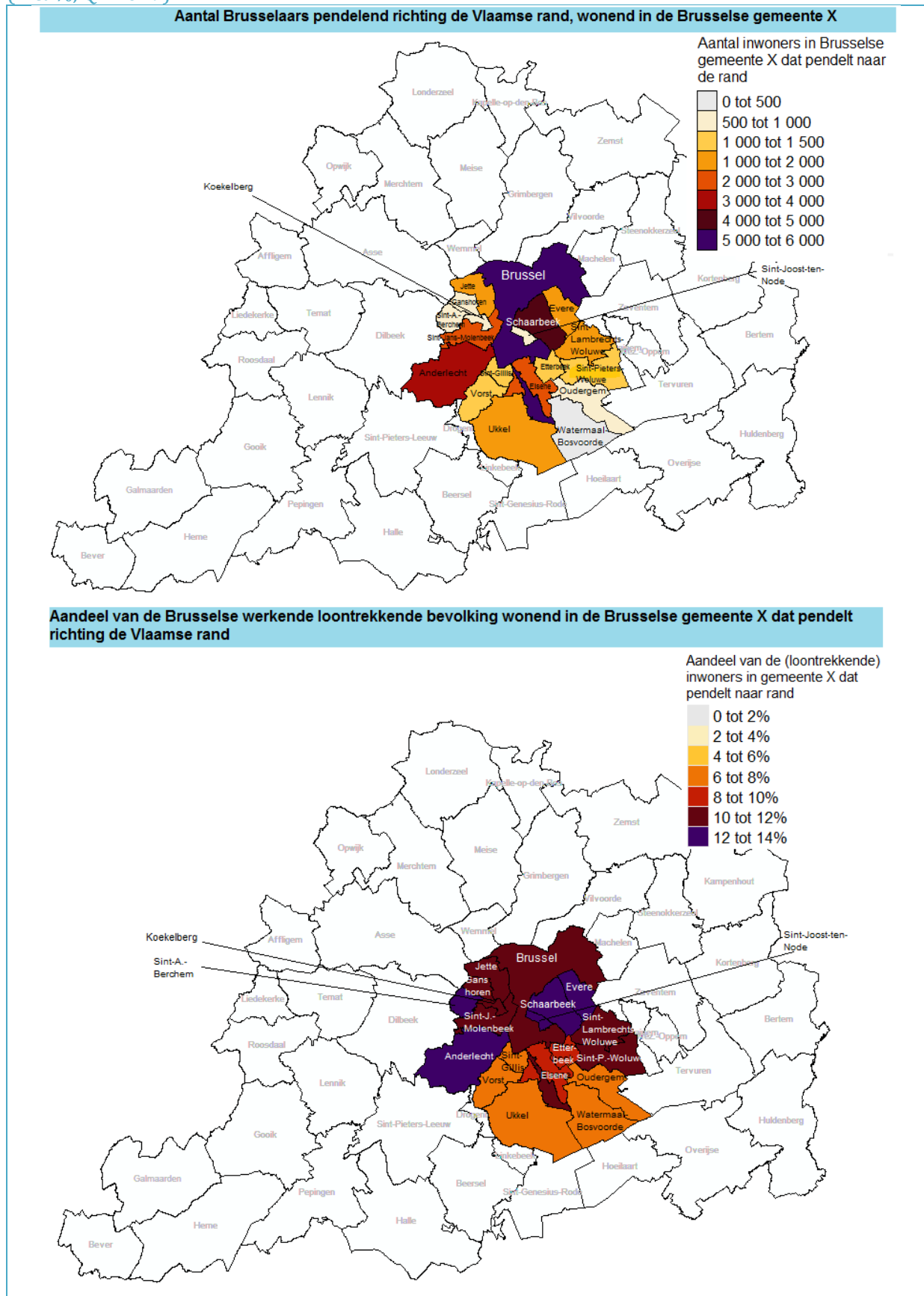
2.1.3 Woonplaats van herkomst in het Brussels Gewest – op gemeenteniveau

Brusselse pendelaars richting de rand wonen voornamelijk in de noordoostelijke gemeentes van het Brussels Gewest, waar ze meer dan 10% van de werkzame bevolking uitmaken.

Binnen het Brussels Gewest kunnen de Brusselse gemeentes worden gegroepeerd volgens het aandeel pendelaars naar de rand ten opzichte van de totale werkende bevolking (uitgezonderd de zelfstandigen) in de gemeente. In het noorden zijn meer Brusselse pendelaars dan in het zuiden van het Brussels Gewest. Dit zien we in Figuur 7.

Niet enkel het absolute aantal Brusselse pendelaars richting de rand is hoger voor de noordelijke gemeentes, ook het aandeel in de werkzame bevolking dat pendelt naar de rand is er hoger. Resp. zo'n 5 842, 4 622, 3 970 en 2 827 pendelende Brusselaars wonen in de gemeentes Brussel, Schaarbeek, Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek. Dit is meer dan 10% van de werkzame bevolking in deze gemeentes. In de gemeentes in het zuiden/zuidoosten zakt dit aandeel tot 6 à 8%.

Figuur 7. Woonplaats van de Brusselaars pendelend richting de Vlaamse rand op gemeenteniveau (# & %, Q2 2019)



Bron: Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (2019)

2.1.4 6 clusters van Brusselse gemeentes

In voorgaande secties bekeken we enerzijds in welke gemeentes in de rand de pendelende Brusselaars tewerkgesteld zijn, anderzijds bekeken we in welke gemeentes deze Brusselaars woonachtig zijn. In deze sectie combineren we beide elementen: voor een cluster van Brusselse gemeentes bekijken we naar welke gemeentes in de rand er wordt gependeld. We onderscheiden volgende zes clusters:

- ▶ Brussel stad
- ▶ Anderlecht, Vorst, Sint-Jans-Molenbeek
- ▶ Sint-Agatha-Berchem, Koekelberg, Ganshoren, Jette
- ▶ Evere, Schaarbeek, Sint-Joost-ten-Node
- ▶ Etterbeek, Elsene, Sint-Gillis
- ▶ Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Pieters-Woluwe, Watermaal-Bosvoorde, Ukkel

Bovenstaande clusters van Brusselse gemeentes zijn enerzijds gebaseerd op de sociaaleconomische gegevens van de gemeentes, anderzijds op basis van hun geografische nabijheid. In een studie van Belfius (2018) worden de 19 Brusselse gemeentes ingedeeld in 5 clusters op basis van een aantal dimensies (levensstandaard, demografische dynamiek, gezinsstructuur, aantrekkingskracht als centrum voor tewerkstelling en diensten, toename van de schoolbevolking en het economische karakter gericht op industrie en transport). Zo worden de gemeentes in het zuidoosten (Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Pieters-Woluwe, Watermaal-Bosvoorde, Ukkel) gekenmerkt door een hoog inkomen, met een lagere bevolkingsgroei en een vergrijzende bevolking. De gemeentes Ganshoren, Evere, Koekelberg, Jette, Sint-Agatha-Berchem worden dan weer gekenmerkt door een forse demografische toename, met veel gezinnen en een hoger inkomensniveau dan het gemiddelde. We creëerden zelf een zesde cluster, nl. Evere, Sint-Joost-ten-Node & Schaarbeek, omwille hun geografische nabijheid.

Vanuit alle Brusselse gemeentes is er een sterke pendelstroom naar de gemeentes Zaventem, Machelen en Vilvoorde. Het aandeel van de jobs dat er worden ingevuld door elke cluster van gemeentes blijft beperkt tot rond de 3%.

De pendelstromen vanuit deze clusters van Brusselse gemeentes richting de rand zijn weergegeven in Figuur 8, zowel absoluut (bovenaan) als relatief (onderaan). We bekijken de eerste cluster Brussel. Zo'n 5 842 inwoners van de hoofdstad Brussel pendelen richting de rand. Zo'n 24% onder hen wordt tewerkgesteld in Zaventem, 14% in Machelen, 15% in Vilvoorde en 8% in Grimbergen. Daarnaast werken de pendelaars afkomstig uit Brussel ook in de westrand, nl. in Asse (7%), Dilbeek (5%) en Halle (4%). De onderste grafiek (relatief) geeft weer hoeveel van de loontrekkende jobs in de rand ingevuld worden door de pendelaars afkomstig uit de hoofdstad Brussel. Het aandeel van de jobs dat deze Brusselaars invullen blijft vrij beperkt in alle gemeentes in de rand, met een maximum van 4% in Meise, Wemmel en Grimbergen en 3% in Vilvoorde, Machelen en Zaventem.

Wanneer we de overige vijf clusters bekijken, stellen we steeds vast dat:

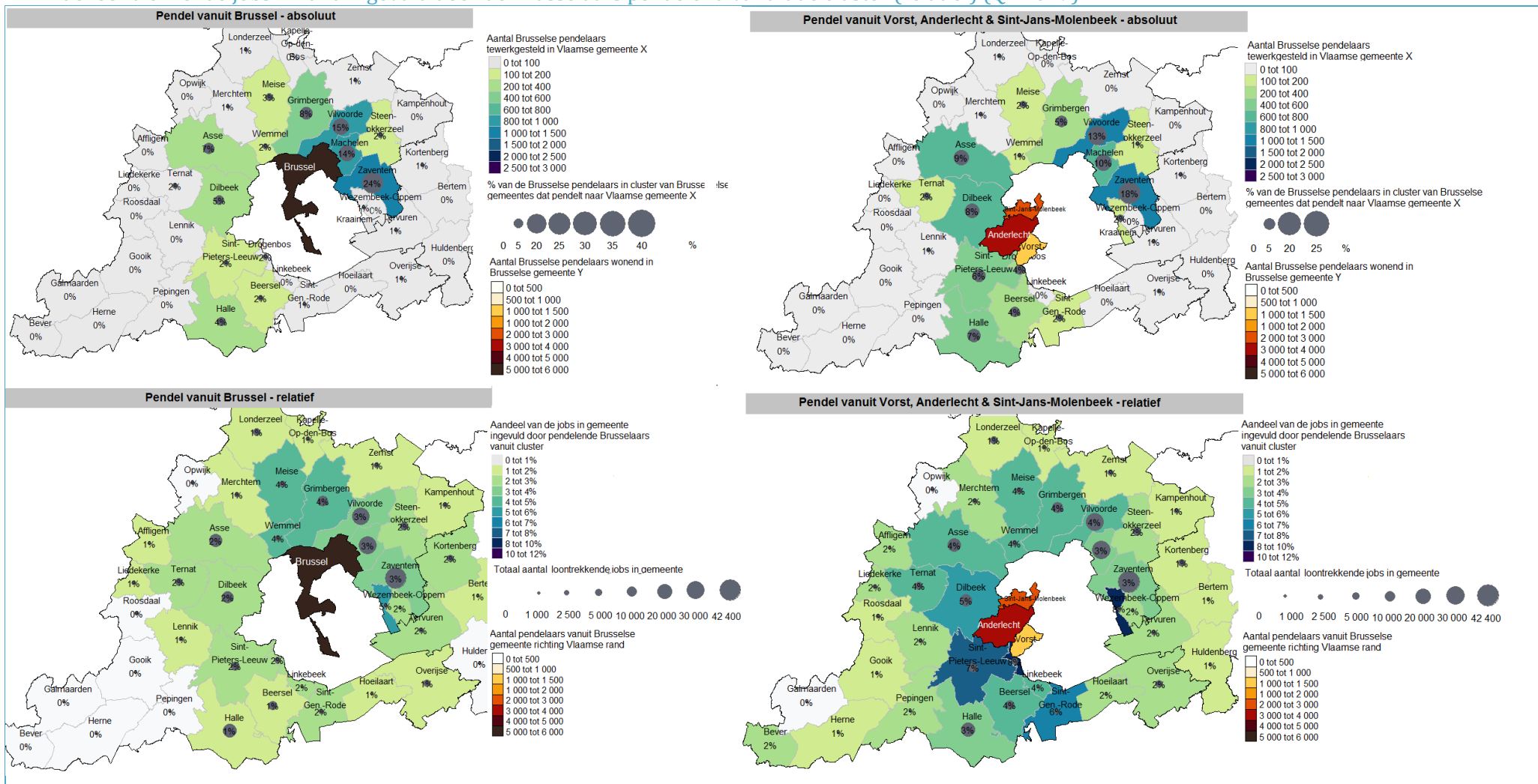
- ▶ Het grootste deel van de Brusselaars steeds richting het noordoosten pendelt, naar de gemeentes Zaventem, Machelen en Vilvoorde;
- ▶ Het aandeel van de loontrekkende jobs ingevuld door de Brusselaars in Zaventem, Machelen en Vilvoorde voor elk van de clusters beperkt blijft (tot zo'n 3 à 5%). In z'n geheel vullen de pendelende Brusselaars wel een vrij groot aandeel in van de jobs, nl. resp. zo'n 17%, 18% en 21% van alle loontrekkende jobs in Zaventem, Machelen & Vilvoorde.

- ▶ Het aandeel van de loontrekkende jobs ingevuld door de Brusselse pendelaars ligt hoger in de Vlaamse grensgemeentes van elke cluster.

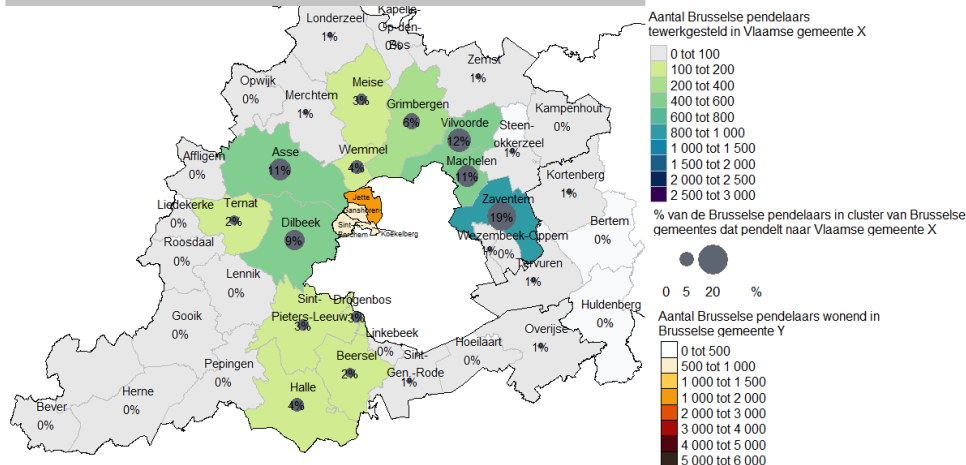
Vanuit de gemeentes Anderlecht, Sint-Jans-Molenbeek en Vorst bijvoorbeeld pendelen resp. 3 970, 2 827, 1 283 Brusselaars richting de rand. 18%, 10% en 13% onder hen komt terecht in Zaventem, Machelen en Vilvoorde. Zo'n 9% onder hen pendelt naar Asse, 8% naar Dilbeek en nog eens 6% en 7% richting Sint-Pieters-Leeuw en Halle. De pendelende Brusselaars wonend in deze cluster vullen zo'n 7% van de loontrekkende jobs in Sint-Pieters-Leeuw, 8% in Drogenbos en 5% in Dilbeek. Het aandeel van de loontrekkende jobs ingevuld in Zaventem, Machelen & Vilvoorde door de Brusselaars blijft beperkt tot zo'n 3 à 4%.

Vanuit de cluster Sint-Gillis, Evere & Etterbeek pendelt maar liefst 30%, 19% en 9% richting Zaventem, Machelen en Vilvoorde. Daarnaast pendelt nog een kleiner aantal naar de gemeentes, Asse, Dilbeek, Halle, Beersel en Sint-Genesius-Rode, waar ze 1 tot 5% van de loontrekkende jobs invullen.

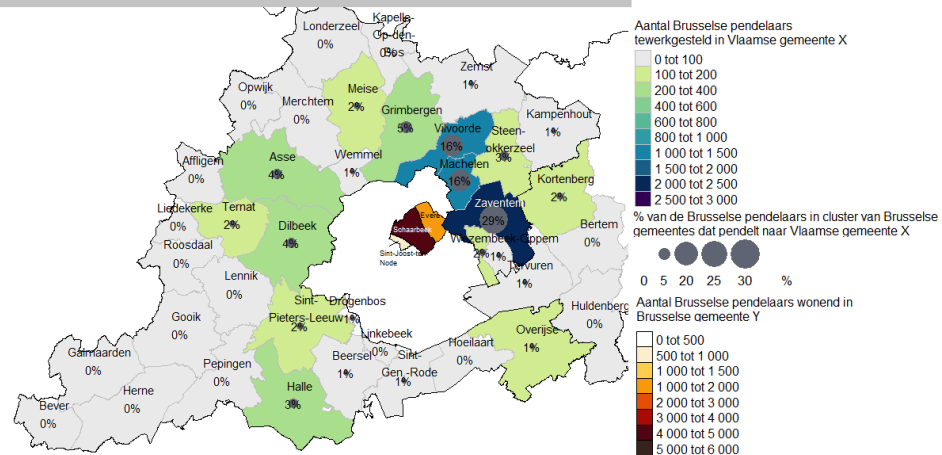
Figuur 8. Aantal loontrekkende Brusselaars pendelend richting de Vlaamse rand vanuit een cluster van Brusselse gemeentes (absoluut) & aandeel van de loontrekkende jobs in rand ingevuld door de Brusselaars pendelend vanuit de cluster (relatief) (Q2 2019)



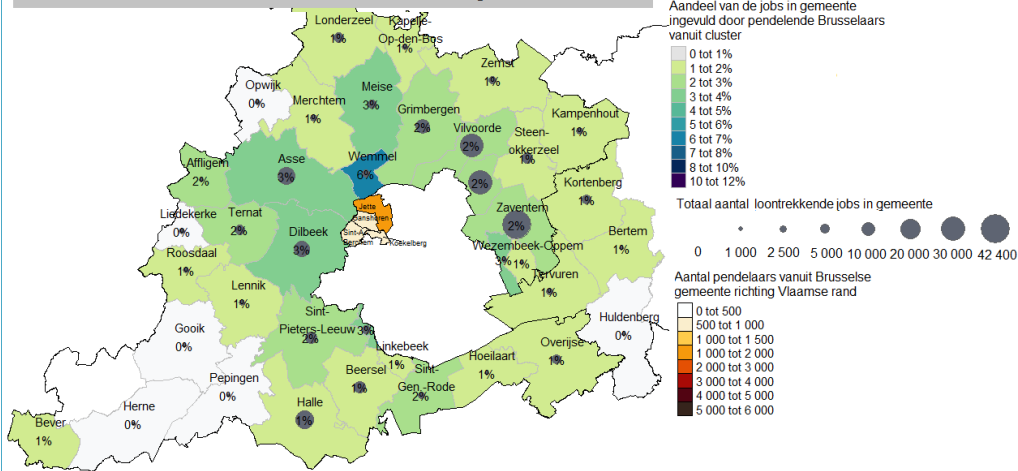
Pendel vanuit Sint-A.-Berchem, Ganshoren, Koekelberg & Jette - absoluut



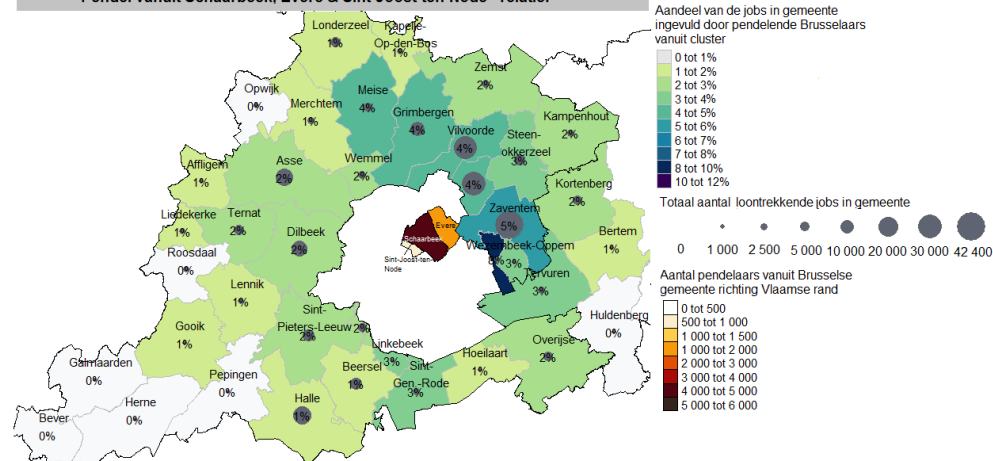
Pendel vanuit Schaarbeek, Evere & Sint-Joost-ten-Node - absoluut

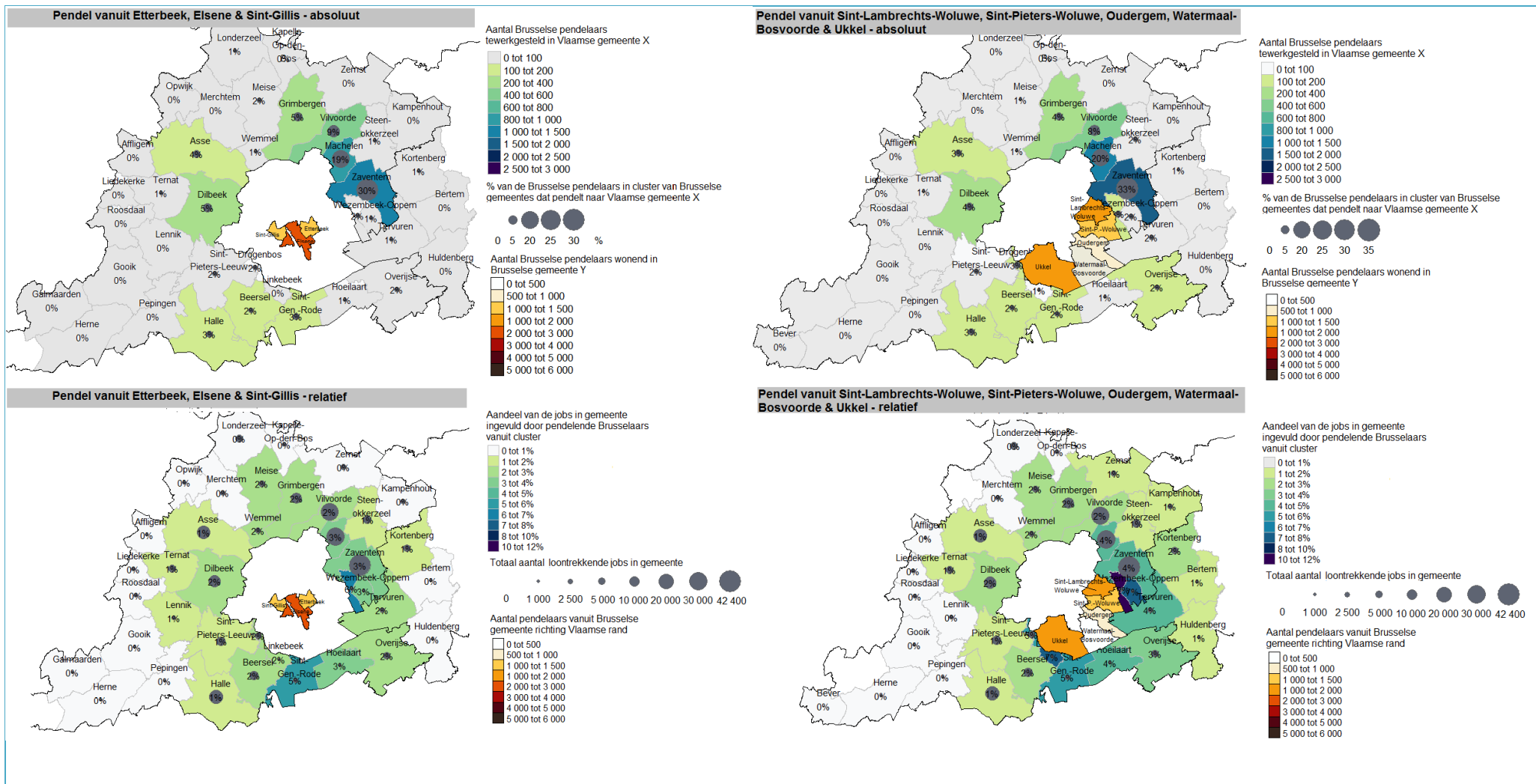


Pendel vanuit Sint-A.-Berchem, Ganshoren, Koekelberg & Jette - relatief



Pendel vanuit Schaarbeek, Evere & Sint-Joost-ten-Node - relatief





Bron: © Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (2019)

2.1.5 Sectoren waarin de pendelende Brusselaars in de rand tewerkgesteld zijn

Vervolgens bekijken we in welke sectoren de pendelende Brusselaars in de Vlaamse rand terechtkomen. Figuur 9 geeft per gemeente van bestemming in de rand de top 5 nace1-digit sectoren weer waarin de pendelende Brusselaars voornamelijk tewerkgesteld zijn. Tabel 1 op volgende pagina preciseert deze nace1-digit sectoren en geeft voor de 10 gemeentes in de rand die de meeste Brusselaars ontvangen de top 5 nace2-digit sectoren weer.

De retail, de vervoer en opslag en de administratieve en ondersteunende diensten stellen de meeste Brusselaars tewerk in de rand

Vele pendelende Brusselaars richting de rand worden tewerkgesteld in de retail (geel), de vervoer en opslag (lichtgroen) en de administratieve en ondersteunende diensten (donkerblauw). Deze sectoren zien we in alle gemeentes in de rand terugkomen:

- ▶ Zo werken 18% van de Brusselaars pendelend richting Zaventem in de **retail**. In Machelen en Vilvoorde werkt resp. 19% en 14% van de Brusselse pendelaars er in de retail. Het gaat hierbij voornamelijk om de groothandel (Tabel 1). In het (zuid)westen valt de retail nog meer op: in Asse, Halle, Sint-Pieters-Leeuw, Drogenbos en Beersel werkt steeds rond de 40% of meer van de Brusselse pendelaars er in de retail, en dan voornamelijk in de kleinhandel (Tabel 1). Zo werkt in Halle meer dan 33% van de Brusselse pendelaars in de kleinhandel.
- ▶ De **administratieve en ondersteunende diensten** zien we eveneens sterk terugkomen in de volledige rand. In Meise bijvoorbeeld werkt 73% van de Brusselse pendelaars in de administratieve en ondersteunende diensten, in Grimbergen en Vilvoorde bedraagt dit aandeel 30% en 52%. Hierbij gaat het sterk om Brusselaars tewerkgesteld in de nace2-digit sector 81 'diensten in verband met gebouwen en landschapsverzorging'. In Vilvoorde³ & Grimbergen zijn resp. 27% en 26% van de pendelende Brusselaars tewerkgesteld in deze sector, in Meise bedraagt dat 73%. Ook in Zaventem (16%), Asse (10%), Dilbeek (12%), Grimbergen (26%) en Sint-Pieters-Leeuw (24%) zien we deze sector 81 sterk terugkomen. In Machelen, Vilvoorde, Asse, Dilbeek en Halle werkt eveneens een groot aandeel van de Brusselaars in de nace2-digit sector 78 'terbeschikkingstelling van het personeel' (waaronder de uitzend) (resp. 8%, 14%, 10%, 8% en 24%).⁴
- ▶ De **vervoer- en opslag** zien we vervolgens sterk terugkomen in het noorden/noordwesten van de rand. Zo is in Machelen 20% van de Brusselse pendelaars tewerkgesteld in de vervoer en opslag. Hierbij gaat het voornamelijk om de nace2-digit sectoren 52 (opslag & vervoerondersteunende activiteiten), 53 (posterijen & koetsiers) en 51 (luchtvaart), . In Steenokkerzeel is 63% van de Brusselaars er tewerkgesteld in de vervoer en opslag, waaronder voornamelijk in de opslag en vervoerondersteunende activiteiten (51%).

De vrije en wetenschappelijke beroepen en de ICT stellen heel wat Brusselaars tewerk in het noordoosten van de rand (Zaventem & Machelen). De industrie en de bouw zien we dan weer sterker terugkomen in het zuiden/zuidwesten van de rand.

In Zaventem en Machelen werkt resp. 23% en 16% van de Brusselse pendelaars in de **vrije en wetenschappelijke beroepen** (voornamelijk in de nace2-digit sector 70 activiteiten van hoofdkantoren & adviesbureaus i.v.m. bedrijfsbeheer). De **ICT** zien we voornamelijk terugkeren

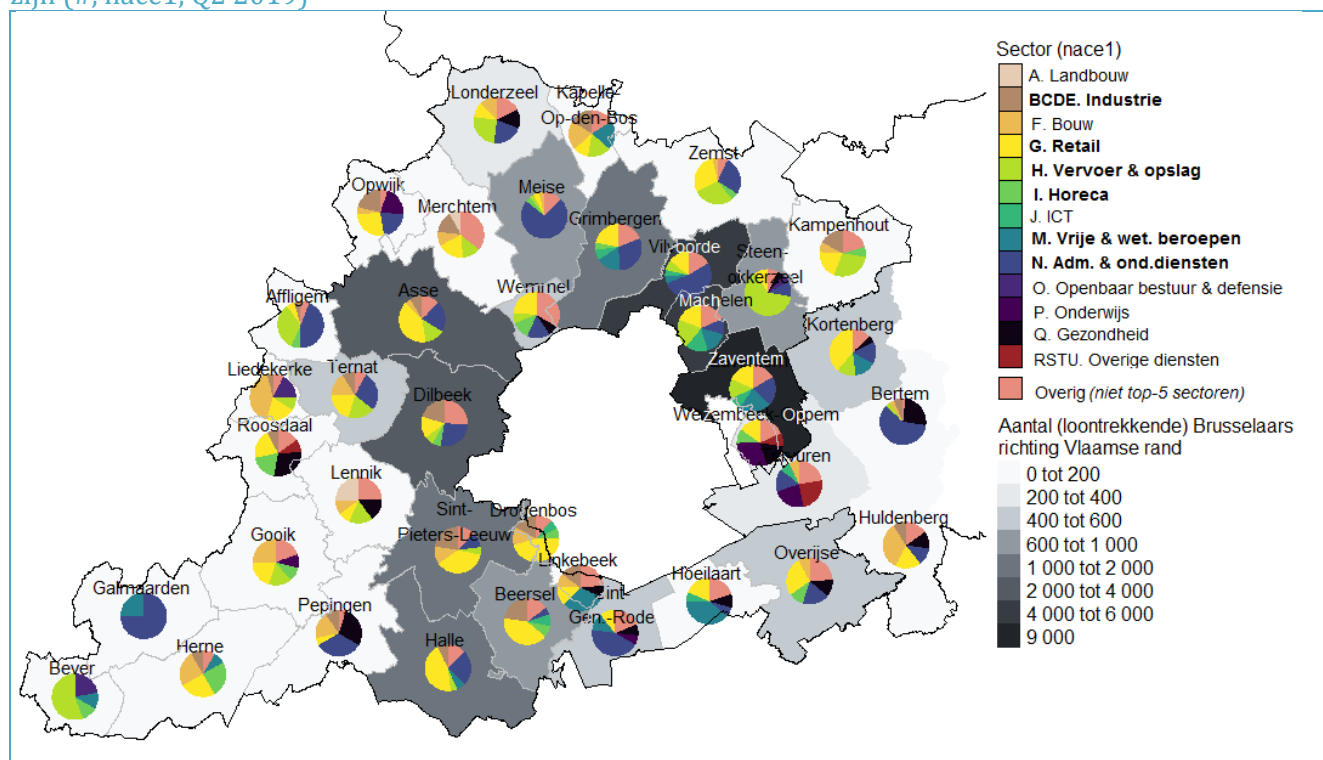
³ De nace2-digit sector 'diensten in verband met gebouwen, landschapsverzorging' (waaronder de schoonmaaksector) is een belangrijke activiteitstak voor de pendel vanuit Brussel. Dit is echter voor een deel "virtuele" pendel, aangezien de administratieve zetel van één van de belangrijkste spelers gevestigd is in Vilvoorde (ISS Facility Services). De werknemers zullen echter in hoofdzaak ingezet worden bij klanten in het Brussels Gewest. De vestiging waarvan deze werknemers afhangen blijft wel de vestiging in Vilvoorde.

⁴ Hierbij merken we op dat wanneer de Brusselse werknemer wordt tewerkgesteld via de uitzendsector, de vestigingsplaats de locatie van het uitzendkantoor weergeeft waar deze persoon zich heeft ingeschreven. Het kan zijn dat dit niet de locatie van het inlenende bedrijf weerspiegelt.

in Machelen, met 16% van de pendelende Brusselaars in deze gemeente tewerkgesteld in deze sector. Het gaat dan voornamelijk om het ontwerpen en programmeren van computerprogramma's. In Zaventem bedraagt dit aandeel 9%.

In het zuiden/zuidwesten vallen dan weer de **industrie** en de **bouw** sterker op. In Asse, Dilbeek, Sint-Pieters-Leeuw, Drogenbos, Halle, Beersel en Linkebeek werkt resp. 9%, 20%, 23%, 17%, 7%, 23% en 15% van de Brusselse pendelaars in de industrie. In Dilbeek, Sint-Pieters-Leeuw, Drogenbos en Beersel zien we ook de bouw terugkeren, met resp. 20%, 20%, 15% en 23% van de Brusselse pendelaars tewerkgesteld in deze sector.

Figuur 9. Top 5 sectoren in gemeente x in de rand waarin de Brusselse pendelaars tewerkgesteld zijn (#, nace1, Q2 2019)



*Er is steeds ook een zesde categorie, namelijk de categorie 'overig' (in het roze), die verwijst naar de overige nace1-digit sectoren (niet in de top 5) waarin de Brusselaars werken in die gemeente.

Bron: Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (Q2 2019)

Tabel 1. Top 10 gemeentes die meeste Brusselaars tewerkstellen, naar nace2d-sector (#, 2021)

Voor elk van onderstaande gemeentes wordt hieronder weergegeven:

- 1) het totaal aantal Brusselse pendelaars tewerkgesteld in deze gemeente
- 2) De top 5 nace2-digit sectoren die de meeste Brusselse pendelaars tewerkstellen (absoluut & relatief: aandeel in het totaal)

1. Zaventem	Totaal: 8 612		2. Machelen	Totaal: 5 527	
70 (Activiteiten van hoofdkantoren; adviesbureaus i.v.m. bedrijfsbeheer)	1 420	16%	46 (Groothandel en handelsbemiddeling, m.u.v. handel in motor- voertuigen en fietsen)	955	17%
46 (Groothandel en handelsbemiddeling, m.u.v. handel in motor- voertuigen en fietsen)	809	9%	62 (Ontwerpen en programmeren van computerprogramma's, computerconsultancy)	703	13%
62 (Ontwerpen en programmeren van computerprogramma's, computerconsultancy)	807	9%	70 (Activiteiten van hoofdkantoren; adviesbureaus i.v.m. bedrijfsbeheer)	479	9%
81 (Diensten in verband met gebouwen; landschapsverzorging)	801	9%	78 (Terbeschikkingstelling van personeel)	439	8%
69 (Rechtskundige en boekhoudkundige dienstverlening)	574	7%	52 (Opslag en vervoerondersteunende activiteiten)	394	7%

3. Vilvoorde	Totaal: 4 083		4. Asse	Totaal: 2 589	
81 (Diensten in verband met gebouwen; landschapsverzorging)	1 091	27%	47 (Detailhandel, met uitzondering van de handel in auto's en motorfietsen)	548	21%
78 (Terbeschikkingstelling van personeel)	559	14%	52 (Opslag en vervoerondersteunende activiteiten)	393	15%
46 (Groothandel en handelsbemiddeling, m.u.v. handel in motor- voertuigen en fietsen)	422	10%	81 (Diensten in verband met gebouwen; landschapsverzorging)	265	10%
80 (Beveiligings- en opsporingsdiensten)	366	9%	78 (Terbeschikkingstelling van personeel)	253	10%
45 (Groot- en detailhandel, onderhoud en reparatie van motorvoertuigen en -fietsen)	143	4%	49 (Vervoer te land en vervoer via pijpleidingen)	211	8%
5. Dilbeek	Totaal: 2 075		6. Grimbergen	Totaal: 1 991	
81 (Diensten in verband met gebouwen; landschapsverzorging)	254	12%	81 (Diensten in verband met gebouwen; landschapsverzorging)	509	26%
10 (Vervaardiging van voedingsmiddelen)	224	11%	70 (Activiteiten van hoofdkantoren; adviesbureaus i.v.m. bedrijfsbeheer)	313	16%
78 (Terbeschikkingstelling van personeel)	169	8%	46 (Groothandel en handelsbemiddeling, m.u.v. handel in motor- voertuigen en fietsen)	288	14%
46 (Groothandel en handelsbemiddeling, m.u.v. handel in motor- voertuigen en fietsen)	158	8%	62 (Ontwerpen en programmeren van computerprogramma's, computerconsultancy)	150	8%
49 (Vervoer te land en vervoer via pijpleidingen)	111	5%	47 (Detailhandel, met uitzondering van de handel in auto's en motorfietsen)	125	6%
7. Halle	Totaal: 1 584		8. Sint-Pieters-Leeuw	Totaal: 1 226	
47 (Detailhandel, met uitzondering van de handel in auto's en motorfietsen)	518	33%	47 (Detailhandel, met uitzondering van de handel in auto's en motorfietsen)	293	24%
78 (Terbeschikkingstelling van personeel)	376	24%	81 (Diensten in verband met gebouwen; landschapsverzorging)	173	14%
46 (Groothandel en handelsbemiddeling, m.u.v. handel in motor- voertuigen en fietsen)	140	9%	10 (Vervaardiging van voedingsmiddelen)	120	10%
70 (Activiteiten van hoofdkantoren; adviesbureaus i.v.m. bedrijfsbeheer)	112	7%	46 (Groothandel en handelsbemiddeling, m.u.v. handel in motor- voertuigen en fietsen)	107	9%
10 (Vervaardiging van voedingsmiddelen)	83	5%	43 (Gespecialiseerde bouwwerkzaamheden)	97	8%
9. Drogenbos			10. Beersel		
43 (Gespecialiseerde bouwwerkzaamheden)	188	20%	47 (Detailhandel, met uitzondering van de handel in auto's en motorfietsen)	265	30%
47 (Detailhandel, met uitzondering van de handel in auto's en motorfietsen)	172	18%	46 (Groothandel en handelsbemiddeling, m.u.v. handel in motor- voertuigen en fietsen)	138	16%
45 (Groot- en detailhandel, onderhoud en reparatie van motorvoertuigen en -fietsen)	166	18%	33 (Reparatie en installatie van machines en apparaten)	94	11%
22 (Vervaardiging van producten van rubber of kunststof)	50	5%	62 (Ontwerpen en programmeren van computerprogramma's, computerconsultancy)	59	7%
46 (Groothandel en handelsbemiddeling, m.u.v. handel in motor- voertuigen en fietsen)	48	5%	56 (Eet- en drinkgelegenheden)	37	4%

*Bovenstaande cijfergegevens op gemeenteniveau én nace2-digitniveau werden aangeleverd door de RSZ en zijn gemeten op 30 juni 2021, wat verschilt met de andere cijfers in deze sectie, die gemeten zijn op 30 juni 2019. Cijfergegevens op gemeente- en nace2-digitniveau op 30 juni 2019 hebben we namelijk niet. Een vergelijking tussen beide periodes werd echter gemaakt en de conclusies zijn gelijkaardig.

Bron: RSZ (Q2 2021)

We gaan nog wat dieper in op de sectorale verdeling in Figuur 10 en Figuur 11. Enerzijds bekijken we voor welke nace2-digit sectoren de Brusselaars voornamelijk in het Brussels Gewest zelf blijven en voor welke sectoren ze sterk naar de rand trekken. Anderzijds bekijken we nog, per nace2-digit sector, wat het aandeel is van de jobs dat ingevuld wordt door de pendelende Brusselaars tewerkgesteld in de rand.

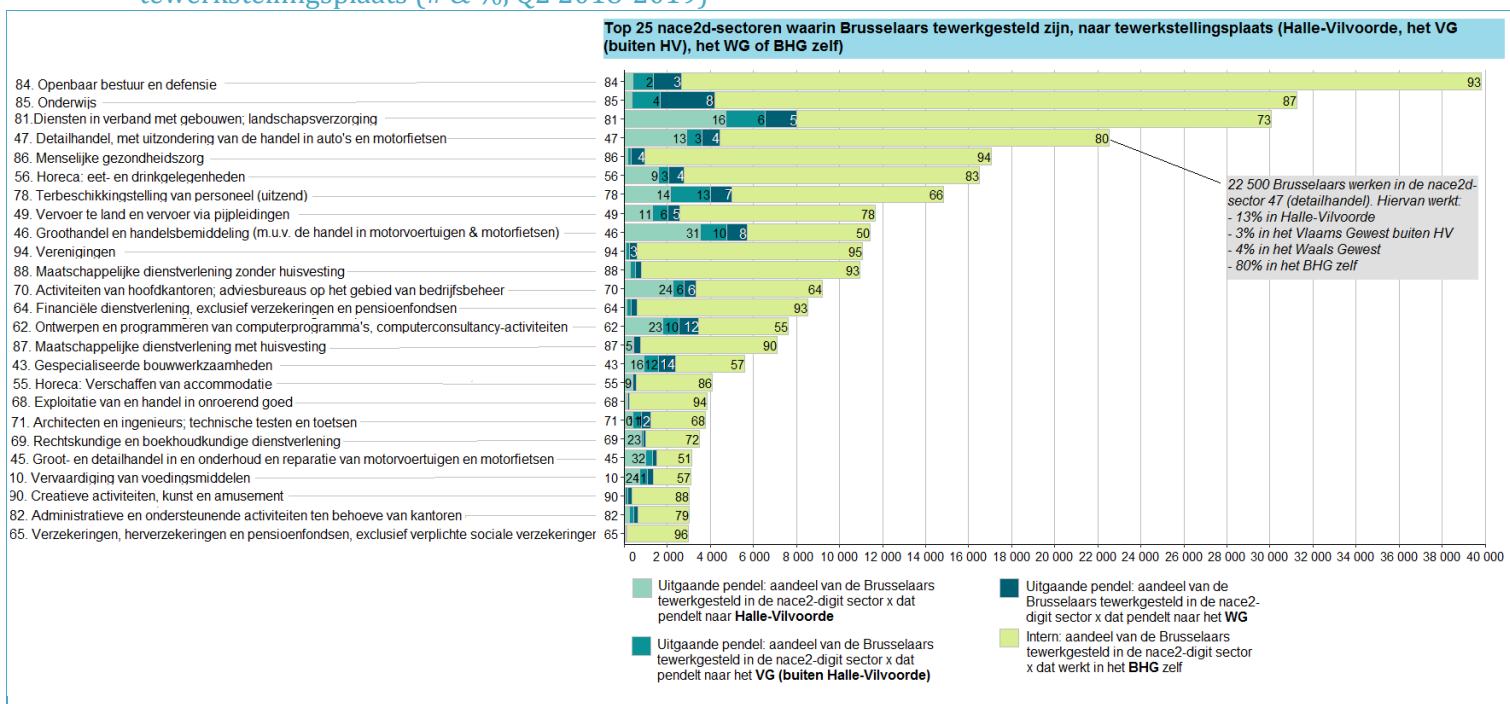
De meeste Brusselaars zijn tewerkgesteld in het openbaar bestuur & defensie en in het onderwijs, dit voornamelijk in het Brussels Gewest zelf.

De meeste Brusselaars zijn tewerkgesteld in het openbaar bestuur (nace2-digit sector 84), nl. zo'n 39 817. Hiervan werkt het grootste deel, zo'n 93%, in het Brussels Gewest zelf. Bekijken we de nace2-digit sector 81 (diensten in verband met gebouwen; landschapsverzorging), dan zien we dat zo'n 30 062 Brusselaars tewerkgesteld zijn in deze sector. 73% doet dat in het Brussels Gewest zelf, zo'n 16% (of 4 732 Brusselaars) doet dat in de rand (in het arrondissement Halle-Vilvoorde).

Sectoren waarvoor de Brusselaars sterk naar de rand trekken zijn onder andere de groot- en kleinhandel, de reinigingssector, de ter beschikkingstelling van het personeel en het ontwerpen en programmeren van computerprogramma's.

Andere sectoren waar een groot aandeel van de Brusselaars tewerkgesteld is in de rand zijn de detailhandel (nace2-digit sector 47, 13%), de horeca (nace2-digit sector 56, 9%), de terbeschikkingstelling van personeel (nace2-digit sector 78, 14%), de groothandel (nace2-digit sector 46, 31%), de activiteiten van hoofdkantoren (nace2-digit sector 70, 24%), het ontwerpen en programmeren van computerprogramma's (nace2-digit sector 62, 23%), gespecialiseerde bouwwerkzaamheden (nace2-digit sector 43, 16%), architecten & ingenieurs (nace2-digit sector 71, 10%), rechtskundige en boekhoudkundige dienstverlening (nace2-digit sector 69, 23%), groot- en detailhandel in motorvoertuigen & motorfietsen (nace2-digit sector 45, 32%) en vervaardiging van voedingsmiddelen (nace2-digit sector 10, 24%).

Figuur 10. TOP 25 nace2d-sectoren waarin Brusselaars tewerkgesteld zijn, naar tewerkstellingsplaats (# & %, Q2 2018-2019)



Bron: © Dynam-Reg dataset, Rijksdienst voor Sociale Zekerheid en HIVA-KU Leuven

Zo'n 42% van de loontrekkende jobs in de rand in de sector 'diensten in verband met gebouwen, landschapsverzorging' wordt ingevuld door pendelende Brusselaars. Daarnaast werken de meeste pendelende Brusselaars in de groot- en kleinhandel; het aandeel van de jobs ingevuld door de pendelende Brusselaars blijft wel beperkt in deze sector.

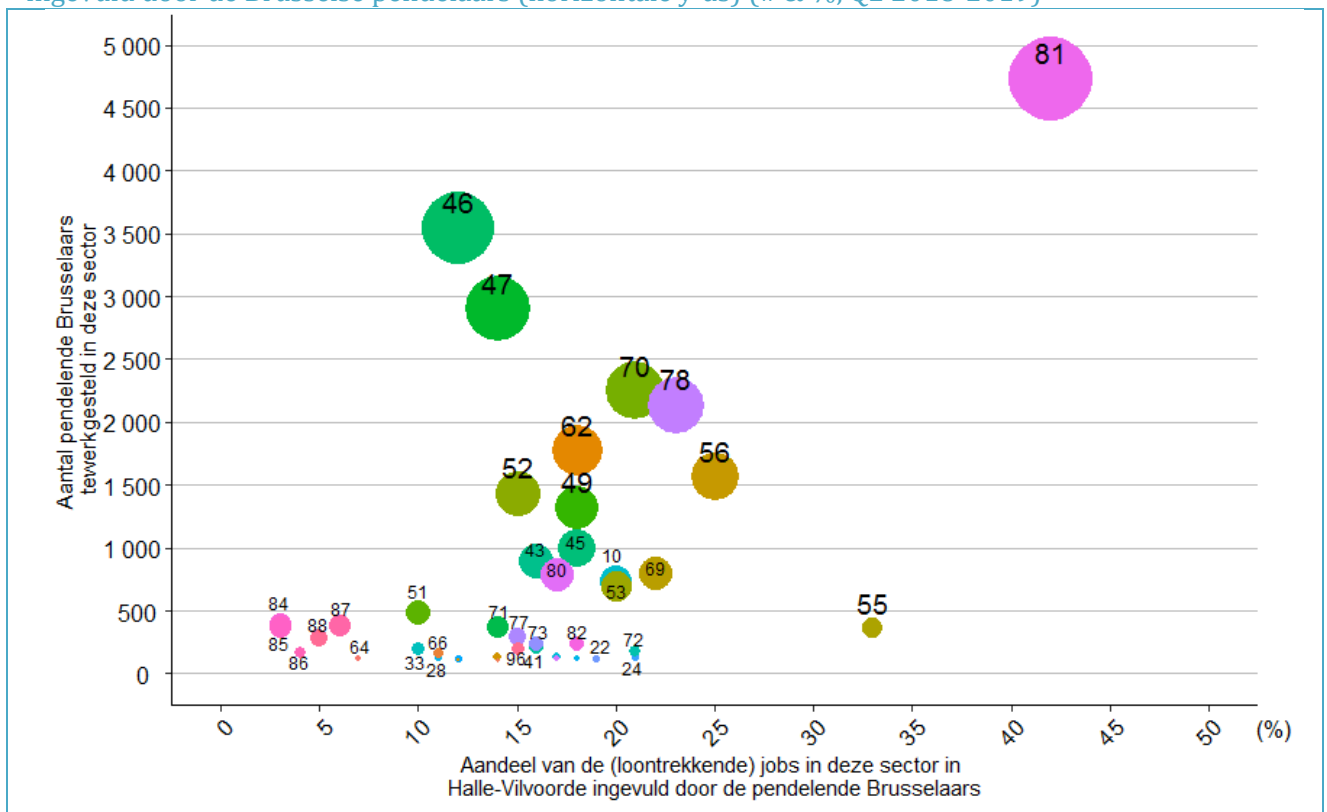
Ten slotte bekijken we welk aandeel van de loontrekkende jobs in een specifieke nace2-digit sector in de rand (het arrondissement Halle-Vilvoorde) ingevuld wordt door de pendelende Brusselaars. Dit wordt weergegeven in Figuur 11. Op de verticale as valt af te lezen hoeveel Brusselaars tewerkgesteld in de rand in elke nace2-digit sector werken. We zien hier dezelfde

sectoren terugkomen als in voorgaande figuur, namelijk de schoonmaak (81), de groot- en kleinhandel (46, 47, 45), de terbeschikkingstelling van het personeel (78), de activiteiten van hoofdkantoren (70), het ontwerpen en programmeren van computerprogramma's (62) en de horeca (56). Ook in de vervoer- en ondersteunende activiteiten zijn heel wat Brusselaars (nl. 1 434) in de rand tewerkgesteld.

De horizontale as geeft het aandeel van alle loontrekkende jobs in de rand in elke nace2-digit sector weer dat ingevuld wordt door de pendelende Brusselaars. De sector 'diensten in verband met gebouwen, landschapsverzorging' valt op. Zo'n 42% van alle loontrekkende jobs in de rand worden ingevuld door Brusselaars.⁵ Andere sectoren waarbij een groot aandeel van de jobs ingevuld wordt door de Brusselaars, zijn: het verschaffen van accommodatie (nace2-digit sector 55, 33%), eet- en drinkgelegenheden (nace2-digit sector 56, 25%), de terbeschikkingstelling van het personeel (nace2-digit sector 78, 23%), rechtskundige en boekhoudkundige dienstverlening (nace2-digit sector 69, 22%) en de activiteiten van hoofdkantoren (nace2-digit sector 70, 21%).

Wat betreft de groot- en kleinhandel (nace2-digit 46 en 47) worden veel Brusselaars tewerkgesteld in deze sectoren in de rand (resp. 3 544 en 2 908). Het aandeel van de loontrekkende jobs dat ingevuld worden blijft echter ietwat beperkter, nl. 12% en 14%.

Figuur 11. Aantal pendelende Brusselaars tewerkgesteld in Halle-Vilvoorde in de nace2d-sector x (verticale y-as) en aandeel van de loontrekkende jobs in de nace2d-sector x in Halle-Vilvoorde ingevuld door de Brusselse pendelaars (horizontale y-as) (# & %, Q2 2018-2019)



Bron: © Dynam-Reg dataset, Rijksdienst voor Sociale Zekerheid en HIVA-KU Leuven

⁵ We maken opnieuw dezelfde opmerking als in voorgaande voetnoot. Het gaat hierbij voor een deel om "virtuele" pendel, aangezien de administratieve zetel van één van de belangrijkste spelers gevestigd is in Vilvoorde (ISS Facility Services). De werknemers zullen echter in hoofdzaak ingezet worden bij klanten in het Brussels Gewest. De vestiging waarvan deze werknemers afhangen blijft wel de vestiging in Vilvoorde.

2.2 Analyse van de vraagzijde in de rand en in het Brussels Gewest zelf

In een tweede onderdeel brengen we de vraagzijde in de rand rond Brussel in beeld. Welke profielen worden gevraagd in de rand van Brussel? Zijn deze anders dan de profielen die worden gevraagd in het Brussels Gewest zelf? We analyseren zowel het opleidingsniveau, de kennis van het Nederlands en de beroepen die worden gevraagd in de vacatures in de rand rond Brussel en in het Brussels Gewest zelf. Profielen/beroepen met een grote vraag in de rand maar in mindere mate in het Brussels Gewest zijn nl. interessant voor de interregionale mobiliteit vanuit het BHG richting de rand. We maken hiervoor gebruik van vacaturedata aangeleverd door de VDAB en cijfergegevens in verband met de werkaanbiedingen in het Brussels Gewest aangeleverd door

Vacaturedata-VDAB

Deze dataset bevat vacaturegegevens op gemeenteniveau voor enkele Vlaamse arrondissementen (waaronder Halle-Vilvoorde, Leuven, Mechelen en Aalst) voor de periode 2021. We beschikken hierbij over maandelijkse informatie over zowel de ontvangen vacatures als de openstaande vacatures, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen de vacatures rechtstreeks gemeld aan de VDAB, vacatures gemeld door wervings- en selectiekantoren en vacatures voor uitzendopdrachten. Dankzij deze dataset zijn niet enkel de effectieve tewerkstellingsplaats en het beroep van de vacature gekend, maar ook de gevraagde competenties (zoals het studieniveau en de gevraagde talenkennis Nederlands).

Data werkaanbiedingen in het Brussels Gewest – Actiris

Om de beschikbare jobs in het Brussels Gewest in beeld te brengen, maken we gebruik van vacaturesgegevens van Actiris: dit zijn gegevens op gemeenteniveau over de ontvangen werkaanbiedingen in 2019 en in 2021. Het gaat om de ontvangen werkaanbiedingen rechtstreeks gemeld aan Actiris, zonder interim en jobs in het buitenland. We gebruiken de meest recente gegevens van 2021. Voor gegevens in verband met de vereiste talenkennis in de vacature en het opleidingsniveau gebruiken we echter de vacaturegegevens van 2019. Ten gevolge van een wijziging in de registratie van de werkaanbiedingen zijn deze gegevens namelijk nog niet beschikbaar voor de recentere statistieken.

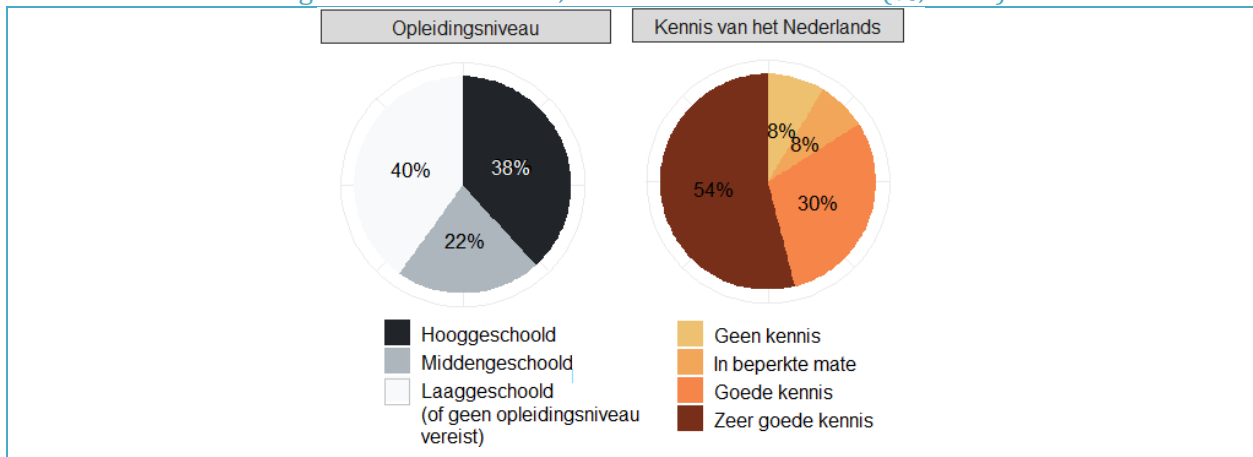
Actiris.

2.2.1 Vacatures in de Vlaamse rand rond Brussel

40% van de ontvangen vacatures rechtstreeks gemeld aan de VDAB vereist slechts een laag of geen opleidingsniveau.

Figuur 12 geeft de globale verdeling weer van de ontvangen vacatures – rechtstreeks gemeld aan de VDAB – in de rand, naar opleidingsniveau en kennis van het Nederlands. 40% van de ontvangen vacatures rechtstreeks gemeld aan de VDAB vereist een laag of geen opleidingsniveau, 38% vereist een hoog opleidingsniveau. De taalvereisten zijn bovendien streng: in 84% van de ontvangen vacatures rechtstreeks gemeld aan de VDAB in 2021 werd een goede tot zeer goede kennis van het Nederlands gevraagd.

Figuur 12. Gevraagd opleidingsniveau en vereiste kennis van het Nederlands in de ontvangen vacatures rechtstreeks gemeld aan de VDAB, in de rand rond het BHG (% , 2021)

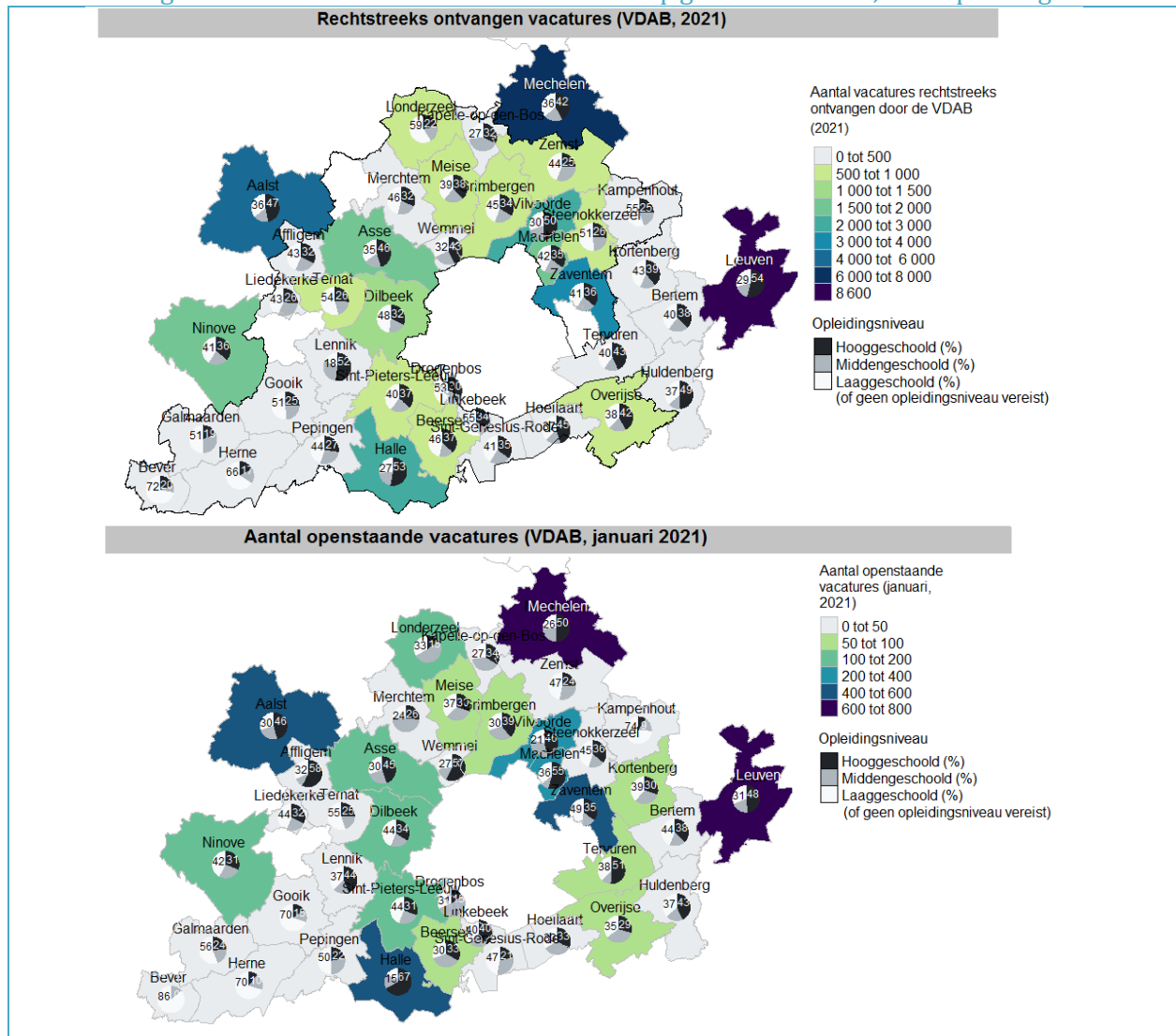


*Er wordt in de vacaturedata geen onderscheid gemaakt tussen schriftelijke en mondelinge kennis van het Nederlands. Het gaat hier om een algemeen vereist niveau.

Bron: VDAB (2021) – eigen bewerking

Figuur 13 geeft vervolgens weer in welke gemeentes in de rand (en de grotere steden Leuven, Mechelen, Aalst & Ninove) de meeste vacatures werden ontvangen door de VDAB in 2021. In de onderste grafiek worden de openstaande vacatures eind januari 2021 weergegeven. De grootste vraag naar profielen vinden we – logischerwijs- terug in de grotere steden, in gebieden met veel bedrijventerreinen. Zo werden in 2021 resp. 4 145, 7 258 en 8 615 vacatures ontvangen door de VDAB in Aalst, Mechelen en Leuven. Ook stonden in deze gemeentes vrij veel vacatures open eind januari 2021 (nl. 780, 761 en 458). Hierbij vereiste rond de 40% à 50% een hoog opleidingsniveau (zowel bij de ontvangen als de openstaande vacatures), rond de 30% vereiste een laag of geen opleidingsniveau. Ook Zaventem, Vilvoorde, Halle, Asse, Machelen en Dilbeek telden in 2021 een hoog aantal ontvangen vacatures (steeds meer dan 1 000).

Figuur 13. Aantal ontvangen vacatures (2021) & openstaande vacatures (eind januari 2021) rechtstreeks gemeld aan de VDAB in rand rond Brussel op gemeenteniveau, naar opleidingsniveau



Bron: VDAB (2021, januari 2021) – eigen bewerking

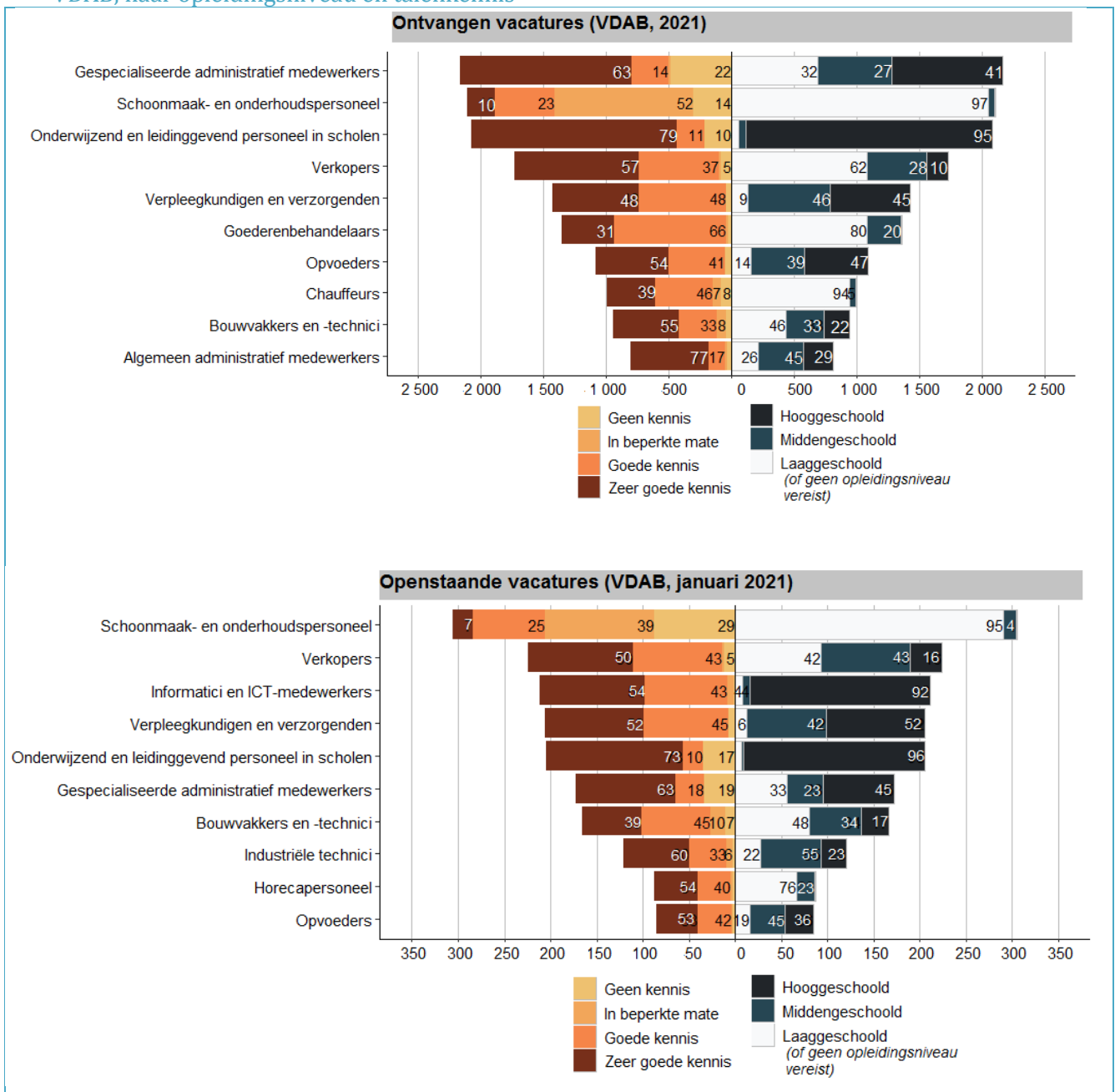
Administratieve medewerkers, schoonmaak- en onderhoudspersoneel en onderwijzend personeel zijn de drie meest gevraagde profielen in de rand (in 2021)

De meest gezochte profielen (i.e. profielen waarvoor de meeste vacatures werden ontvangen bij de VDAB in 2021) zijn gespecialiseerde administratieve medewerkers (waaronder voornamelijk commercieel bedienden), schoonmaak en onderhoudspersoneel (waaronder voornamelijk schoonmakers), onderwijzend personeel in scholen, verkopers (verkoopondersteuners), goederenbehandelaars, verpleegkundigen en verzorgenden, opvoeders, chauffeurs (waaronder bestuurders in het wegtransport) en bouwvakkers- en technici. Dit wordt weergegeven in Figuur 14. De ontvangen vacatures voor gespecialiseerde administratieve medewerkers, onderwijzend personeel en opvoeders vereisen vaak midden- en hooggeschoolde profielen (resp. 68%, 97% en 86%). Onderaan Figuur 14 worden de top 10 beroepsgroepen met het grootste aantal openstaande vacatures (eind januari 2021) weergegeven. Naast bovengenoemde beroepen zijn ook informatici en ICT-medewerkers veelgevraagde profielen (met 211 openstaande vacatures eind januari 2021).

Kennis van het Nederlands is een toegangsticket tot een job

De kennis van het Nederlands blijkt voor alle bovengenoemde beroepsgroepen van groot belang te zijn: uitgezonderd de beroepsgroep van het schoonmaak- en onderhoudspersoneel vraagt steeds rond de 80% of meer van de ontvangen en openstaande vacatures goede tot zeer goede kennis van het Nederlands.

Figuur 14. Top 10 beroepsgroepen met het grootste aantal ontvangen vacatures in 2021 in de rand en het grootste aantal openstaande vacatures eind januari 2021, rechtstreeks gemeld bij de VDAB, naar opleidingsniveau en talenkennis



Bron: VDAB (2021, januari 2021) – eigen bewerking

2.2.2 Vacatures in het Brussels Gewest

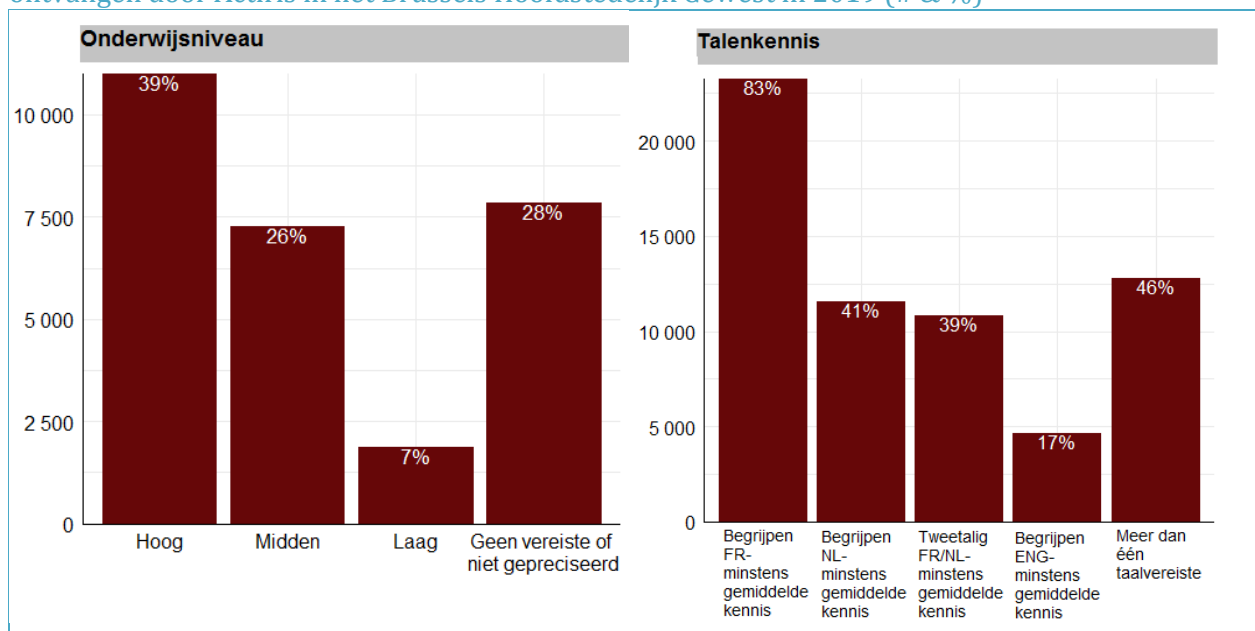
Vervolgens bekijken we de arbeidsvraag in het Brussels Gewest. Door ook de beschikbare jobs in het Brussels Gewest in beeld te brengen, krijgen we een overzicht welke profielen in het Brussels Gewest en welke profielen in de rand worden gevraagd, net zoals de profielen die in beide gebieden veel gezocht worden. Profielen/beroepen met een grote vraag in de rand maar in mindere mate in het Brussels Gewest zijn nl. zeer interessant voor de interregionale mobiliteit vanuit het BHG richting de rand. Om de beschikbare jobs in het Brussels Gewest in beeld te brengen, maken we gebruik van vacaturesgegevens van Actiris: gegevens op gemeentenniveau over de ontvangen werkaanbiedingen in 2019 en in 2021.

7% van de ontvangen werkaanbiedingen bij Actiris (2019) vereist een laag opleidingsniveau, bij nog eens 28% worden geen studievereisten vermeld. 83% van de werkaanbiedingen in het Brussels Gewest vereisen een gemiddelde kennis van het Frans, 41% vereist een gemiddelde kennis van het Nederlands

Zo'n 39% van de ontvangen vacatures bij Actiris in het Brussels Gewest vereist een hoog opleidingsniveau, zo'n 7% vereist een laag opleidingsniveau. Daarnaast is er nog zo'n 28% waarbij geen studievereisten worden vermeld, of waarbij deze niet duidelijk gepreciseerd zijn (Figuur 15).

Vele werkaanbiedingen vereisen een gemiddelde kennis van het Frans, nl. 83%. Ook kennis van het Nederlands blijkt niet onbelangrijk: in 41% en 39% van de ontvangen werkaanbiedingen in het Brussels Gewest (in 2019) wordt een gemiddelde kennis van het Nederlands of tweetaligheid vereist.

Figuur 15. Onderwijsniveau en talenkennis gevraagd in de werkaanbiedingen rechtstreeks ontvangen door Actiris in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2019 (# & %)



Bron: Actiris (2019) – eigen bewerking

De arbeidsvraag is het grootste in Anderlecht, Brussel, Elsene, Sint-Jans-Molenbeek, Schaarbeek en Sint-Gillis

Het grootste aantal vacatures werd ontvangen in Anderlecht (12 428), Brussel (11 954), Elsene (3 314), Sint-Jans-Molenbeek (2 567), Schaarbeek (2 557) en Sint-Gillis (2 037) (Figuur 16). Ook in Sint-Lambrechts-Woluwe en Ukkel werden tussen de 1 000 en 2 000 vacatures ontvangen.

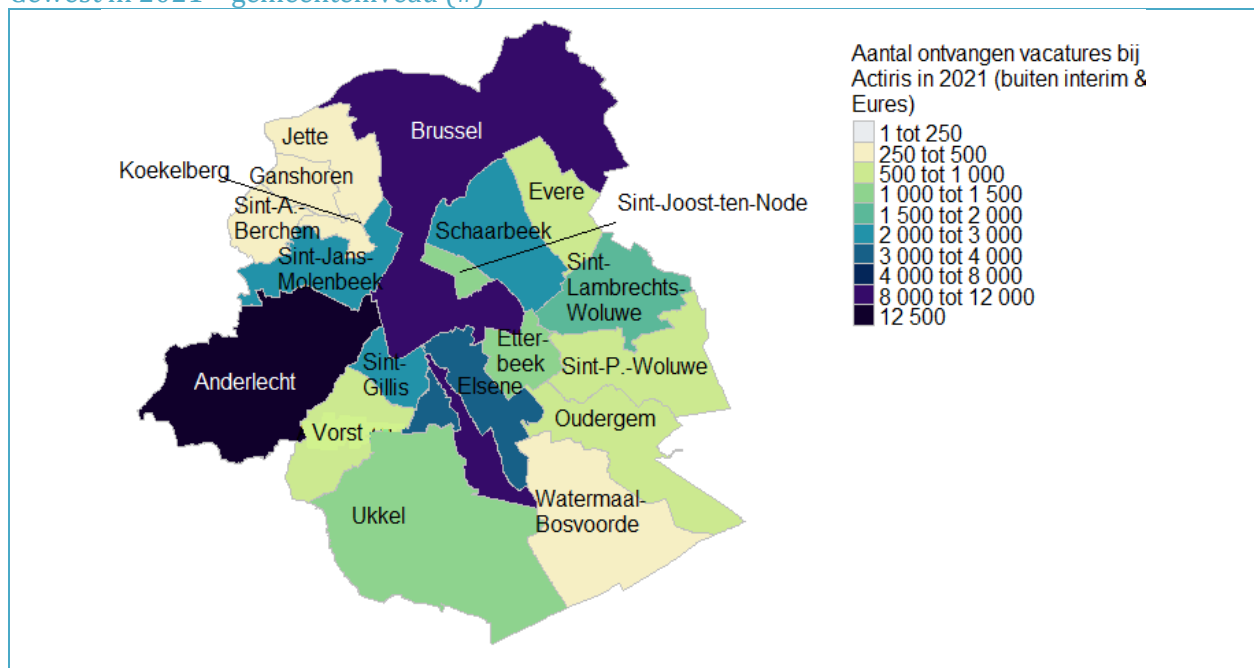
Het gaat hierbij voornamelijk om administratief medewerkers, chauffeurs, verkopers, bouwvakkers- en technici, verpleegkundigen en verzorgenden, horecapersoneel, onderwijzend en leidinggevend personeel, leidinggevend, adviesverleners, informatici en ICT-medewerkers, opvoeders, schoonmaak- en onderhoudspersoneel en bedrijfsadviseurs. Voor elk van deze beroepsgroepen werden meer dan 1 000 werkaanbiedingen ontvangen in het Brussels Gewest (Figuur 17).

De twee gewesten moeten niet als harde concurrenten van elkaar beschouwd worden

Deze profielen zagen we ook terug bij de ontvangen vacatures in de rand (rechtsreeks gemeld bij de VDAB). Gelijkaardige profielen worden dus gevraagd in zowel het Brussels Gewest als in de rand. Dit hoeft geen probleem te zijn voor interregionale mobiliteit. Ten eerste merken we op dat de twee gewesten niet altijd als harde concurrenten van elkaar beschouwd moeten worden. Een Brusselse werkzoekende kan bijvoorbeeld de voorkeur hebben om een bepaald beroep uit te oefenen in de rand, omwille van betere arbeidsvoorwaarden/een klik met de werkgever/een goede bereikbaarheid...

Daarnaast bleek uit de Vionastudie 'Interregionale tewerkstellingszones op basis van een vraag- en aanbodanalyse' (Valsamis et. Al., 2023) dat er nog heel wat beroepen zijn waarvoor in Halle-Vilvoorde een hoog aantal vacatures werd ontvangen bij de VDAB en die een knelpuntberoep zijn in het Vlaams Gewest, maar niet in het Brussels Gewest (of die geen knelpuntberoep zijn in beide gewesten) (in 2021). Voorbeelden zijn commercieel medewerkers, verdelers van post- en drukwerk (postbode), schoonmakers van ruimten en lokalen, verkopers van voedingsmiddelen in de detailhandel of polyvalent medewerkers restaurant (fastfoodmedewerker).

Figuur 16. Werkaanbiedingen rechtstreeks ontvangen door Actiris in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2021 – gemeenteniveau (#)



Bron: Actiris (2021) – eigen bewerking

Figuur 17. Beroepsgroepen met het grootste aantal ontvangen vacatures bij Actiris in 2021 (#)



Bron: Actiris (2021) – eigen bewerking

2.3 Analyse van de aanbodzijde: werkzoekenden in beeld

In deze sectie bekijken we de pool van werkzoekenden aanwezig in het Brussels Gewest. Waar zien we een grote pool van Brusselse werkzoekenden die de vacatures in de rand kunnen invullen? Komen hun opleidingsniveau, talenkennis en beroepsaspiraties overeen met het opleidingsniveau, de talenkennis en het beroep gevraagd in de vacatures in de rand? Om bovenstaande vragen te beantwoorden, wordt gebruik gemaakt van onderstaande databronnen.

Data Brusselse niet-werkende werkzoekenden – Actiris

Om de Brusselse werkzoekenden in beeld te brengen, maken we enerzijds gebruik van de gegevens beschikbaar via Viewstat, wat betreft de gegevens i.v.m. de werkloosheidsduur en het opleidingsniveau van de Brusselse werkzoekenden. Hierbij gebruiken we jaargemiddeldes voor 2021. Anderzijds maken we gebruik van gegevens aangeleverd door Actiris die informatie bevatten over de talenkennis en de beroepsaspiratie van de werkzoekende, dit voor werkzoekenden ingeschreven bij Actiris eind januari 2022. De informatie over de talenkennis van de werkzoekende dient met enige voorzichtigheid geïnterpreteerd te worden, aangezien dit door de werkzoekende zelf wordt ingeschat bij inschrijving en dus subjectief is.

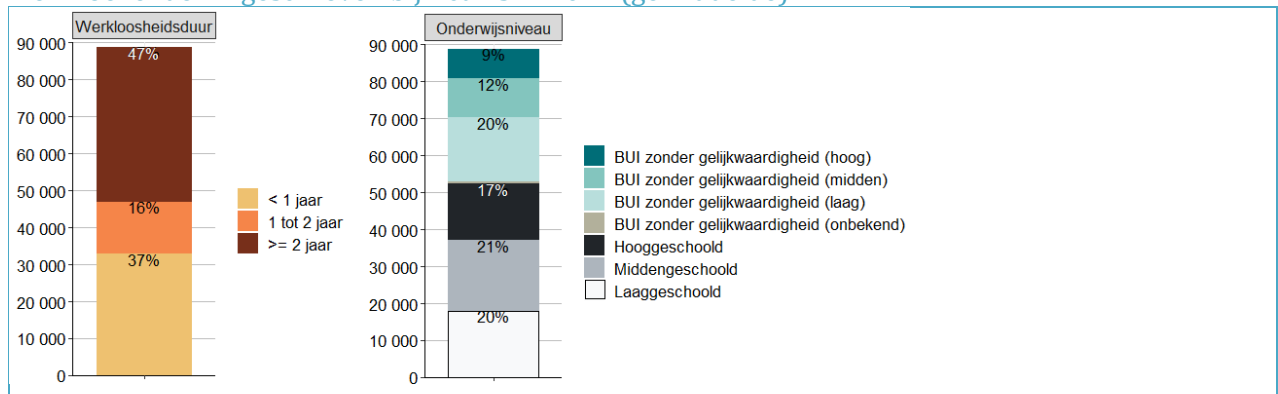
47% van de Brusselse werkzoekenden (gemiddelde in 2021) is langer dan 2 jaar werkloos. 41% van de Brusselse werkzoekenden heeft een buitenlands diploma zonder gelijkwaardigheid.

In totaal waren er in het Brussels Gewest in 2021 gemiddeld elke maand 88 789 werkzoekenden ingeschreven bij Actiris. Ongeveer 47% was langer dan 2 jaar werkloos (Figuur 18). Zo'n 17% en 21% is hoog- of middenopgeleid. 20% heeft een laag opleidingsniveau. Zo'n 41% van de Brusselse werkzoekenden heeft een buitenlands diploma zonder gelijkwaardigheid (gemiddelde 2021).

De kennis van het Nederlands onder de Brusselse werkzoekenden is beperkt.

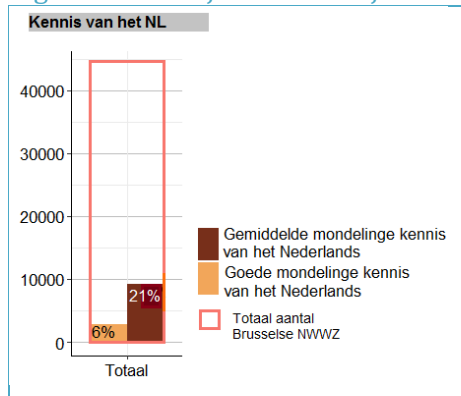
Ten slotte bekijken we in **Figuur 19** de kennis van het Nederlands van de Brusselse werkzoekenden. Dit blijkt beperkt: slechts zo'n 6% van de Brusselse werkzoekenden ingeschreven bij Actiris eind januari 2022 heeft een goede mondelinge kennis van het Nederlands, 20% heeft een gemiddelde mondelinge kennis. Dat de Brusselse werkzoekenden een beperkte talenkennis hebben, blijkt ook uit voorgaand onderzoek. Zo heeft 90% van de respondenten uit de BRIO-taalbarometersurvey in 2018, waarbij een representatief deel van de meerderjarige Brusselse bevolking wordt bevraagd naar hun talenkennis, geen kennis van het Nederlands (Janssens & Saeys, 2021).

Figuur 18. Werkloosheidsduur & onderwijsniveau van de Brusselse niet-werkende werkzoekenden ingeschreven bij Actiris in 2021 (gemiddelde)



*De kennis van het Nederlands door de werkzoekende wordt zelf gerapporteerd bij inschrijving bij Actiris en is bijgevolg vrij subjectief is
Bron: Viewstat (2021)

Figuur 19. Kennis van het Nederlands van de Brusselse niet-werkende werkzoekenden ingeschreven bij Actiris eind januari 2022



*De kennis van het Nederlands door de werkzoekende wordt zelf gerapporteerd bij inschrijving bij Actiris en is bijgevolg vrij subjectief is
Bron: Actiris (januari, 2022)

De meeste werkzoekenden wonen in Brussel, Schaarbeek, Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek, waar de werkloosheidsgraad hoog is (tussen de 16% en 22%)

De meeste werkzoekenden wonen in de steden Brussel (15 071), Schaarbeek (10 827), Anderlecht (9 481) en Sint-Jans-Molenbeek (8 854) (Figuur 20). Daarnaast wonen ook in Elsene, Sint-Gillis, Vorst en Ukkel tussen de 4 000 en 6 000 werkzoekenden (gemiddelde 2021). De cirkel in elke gemeente geeft de verdeling naar opleidingsniveau weer van de werkzoekenden. In elke gemeente heeft steeds meer dan 1/4^e van de werkzoekenden een buitenlands opleidingsniveau

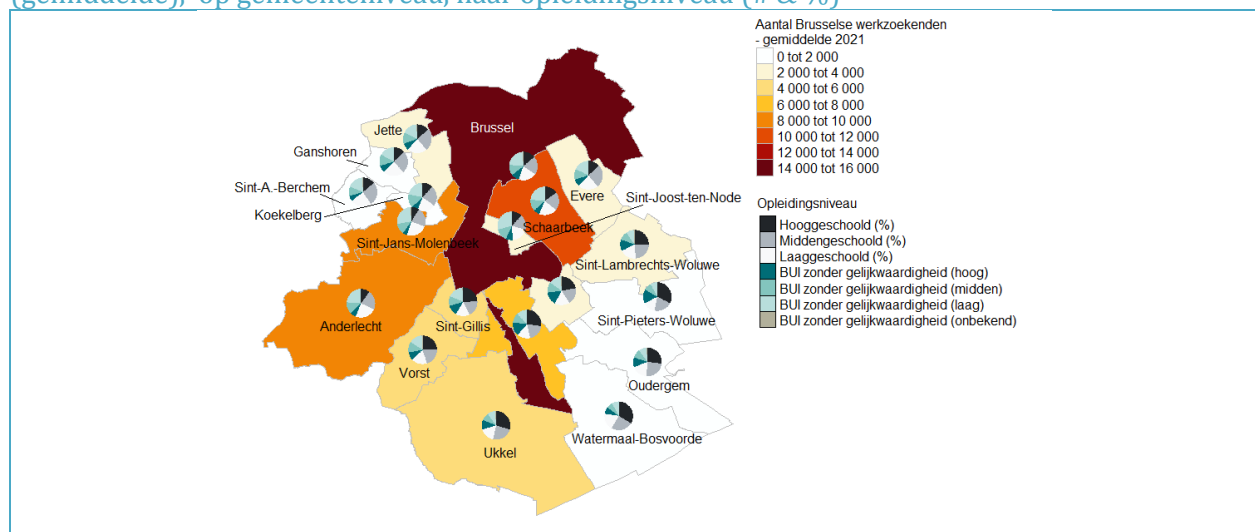
zonder gelijkwaardigheid. In Brussel, Schaarbeek, Anderlecht, Sint-Jans-Molenbeek, Sint-Joosten-Node en Koekelberg bedraagt dit zelfs rond de 45% en meer. In Brussel, de stad met het grootste aantal werkzoekenden, is resp. 21% van de werkzoekenden kortgeschoold en heeft 23% een buitenlands, kortgeschoold diploma zonder gelijkwaardigheid.

In Figuur 21 wordt de werkloosheidsgraad per gemeente weergegeven. De gemeentes in het noorden/noordoosten hebben de hoogste werkloosheidsgraad. In Sint-Jans-Molenbeek en Sint-Joosten-Node bedraagt deze resp. 22% en 21%. Ook in Anderlecht, Schaarbeek, Brussel, Vorst, Sint-Gillis en Koekelberg is tussen de 16 en 18% van de beroepsbevolking op zoek naar werk.

De beroepen waarin de Brusselse niet-werkende werkzoekenden willen werken, zijn die beroepen waarbij we een hoog aantal ontvangen vacatures observeerden in de rand en in het Brussels Gewest

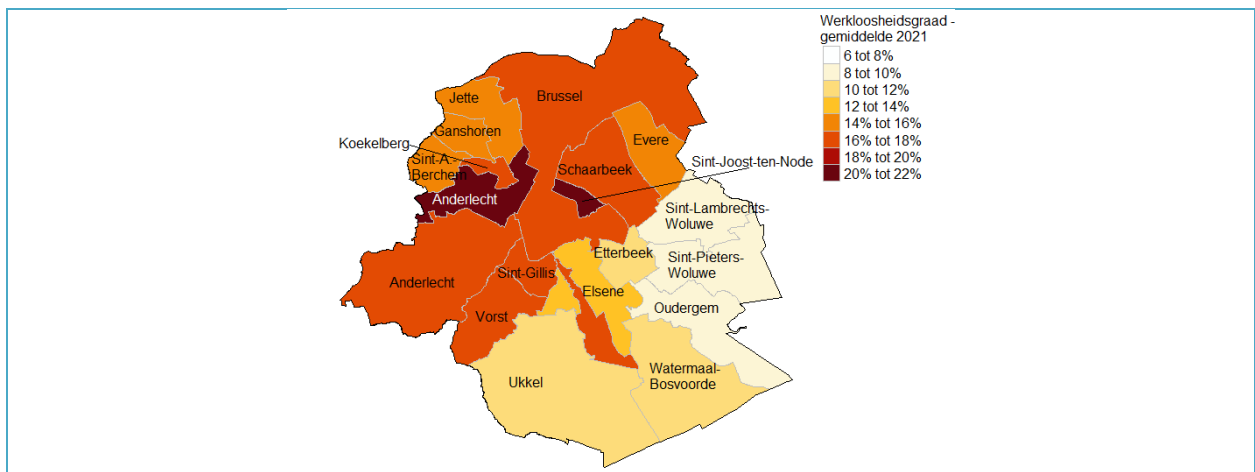
De beroepsaspiraties van de Brusselse werkzoekenden worden weergegeven in Figuur 22, die de top 10 beroepsgroepen weergeeft waarin de Brusselse werkzoekenden zouden willen werken, naar opleidingsniveau en talenkennis van de werkzoekende. Vele Brusselaars (ingeschreven bij Actiris eind januari 2022) zijn bereid om te werken als verkoper (12 936). Daarnaast zijn de Brusselse werkzoekenden ook bereid te werken in de horeca, als schoonmaak- en onderhoudspersoneel, als administratief medewerker, bouwvakker en goederenbehandelaars. Dit zijn ook de profielen die gevraagd werden in de vacatures in de rand en in het Brussels Gewest zelf.

Figuur 20. Aantal Brusselse niet-werkende werkzoekenden ingeschreven bij Actiris in 2021 (gemiddelde), op gemeenteniveau, naar opleidingsniveau (# & %)



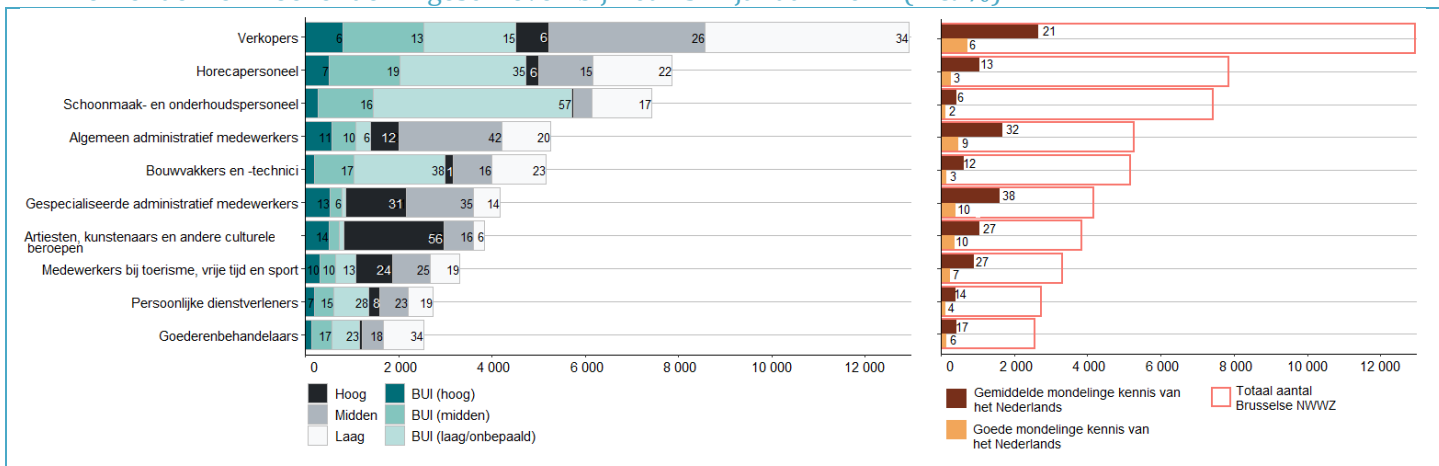
Bron: Viewstat (2021)

Figuur 21. Werkloosheidsgraad van de Brusselse niet-werkende werkzoekenden – gemiddelde 2021



Bron: Viewstat (2021)

Figuur 22. Top 10 beroepsaspiraties (op het niveau van de beroepsgroep) van de Brusselse niet-werkende werkzoekenden ingeschreven bij Actiris in januari 2022 (# & %)



*De kennis van het Nederlands door de werkzoekende wordt zelf gerapporteerd bij inschrijving bij Actiris en is bijgevolg vrij subjectief is
Bron: Actiris (januari 2022)

2.4 Analyse van de bereikbaarheid van de gemeentes in de Vlaamse rand

Bovenstaande analyses i.v.m. de pendelstromen geven reeds een eerste indicatie welke gebieden in de rand rond Brussel veel Brusselaars ontvangen en bijgevolg als bereikbaar beschouwd kunnen worden. In deze sectie wordt deze 'bereikbaarheid' verder uitgediept. Het hebben van een auto blijkt vaak een vereiste om zich te kunnen verplaatsen van en naar de arbeidsplaats, zeker voor jobs in afgelegen gebieden of met onregelmatige uren (view.brussels & VDAB, 2022). Brussel en de rand rond Brussel zijn sterk gemotoriseerd. Twee derde van de verplaatsingen tussen Brussel en de rand gebeurt met de wagen (Strale, 2019; LeBrun, 2018). Het autobezit in Brussel is echter vrij laag: 53,7% van de huishoudens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft geen wagen, tegenover 25% van de Waalse huishoudens en 22,9% van de Vlaamse huishoudens (Statbel, 2022). Vele Brusselse werkzoekenden hebben bovendien geen eigen wagen. Daarnaast is er nog het probleem van de hoge parkeercongestie en de nood aan parkeerplaatsen (view.brussels & VDAB, 2022).

Bovengenoemde vaststellingen tonen de uitdaging aan om een duurzamere mobiliteit tussen Brussel en de rand tot stand te brengen. Hierbij verwijzen we al naar een eerste 'issue', nl. de coördinatie van het openbaar vervoersaanbod. Het aanbod wordt georganiseerd door vier operatoren: de MIVB in Brussel, De Lijn in Vlaanderen, TEC in Wallonië en de NMBS op nationaal niveau. De tarieven en dienstregelingen van deze verschillende operatoren zijn echter niet op elkaar afgestemd, met als gevolg dat de reistijd verhoogd en er soms meerdere malen een ticket gekocht moet worden (LeBrun, 2018). Het uitbreiden van het openbaar vervoersnetwerk en het afstemmen van dit netwerk op de noden van de pendelaars en werkzoekenden kan de pendelstroom van en naar het Brussels Gewest verhogen (view.brussels & VDAB, 2022).

In deze sectie wordt nagegaan wat de nodige pendeltijd is om met het openbaar vervoer de gemeentes in de rand te bereiken, vertrekkende vanuit een gemeente in het Brussels Gewest. Hiervoor werd gebruik gemaakt van Google Maps. Er werd onderzocht wat de reistijden zijn om met het openbaar vervoer rond 8u 's morgens op een dinsdag buiten de schoolvakanties op de gemeente van bestemming te arriveren. Aangezien de aankomsttijd nooit exact 8u is, houden we rekening met een marge van één uur (7u30-8u30). De keuze voor dit tijdstip ligt in lijn met de literatuur (Strale, 2019; Le Brun, 2018). We kozen die optie in Google Maps die de kortste reistijd toonde met de trein, tram, bus, metro of een combinatie ervan. Wanneer er meer dan één keer moest worden overgestapt van het ene vervoersmiddel naar het andere, dan werd gekozen voor die optie met het laagste aantal overstappen.

Voor deze analyse werd een selectie gemaakt van vertrek- en aankomstgemeentes. We kozen volgende gemeentes van vertrek in het Brussels Gewest: Sint-Jans-Molenbeek, Anderlecht, Vorst, Sint-Gillis, Sint-Agatha-Berchem, Koekelberg, Ganshoren, Jette, Brussel, Schaarbeek, Evere en Elsene. Dit zijn de gemeentes in het noorden/noordwesten van het Brussels Gewest, i.e. de gemeentes met de meeste werkzoekenden en de hoogste werkloosheidsgraad (steeds hoger dan 12,5% in 2022) en dus met het grootste potentieel om de pendel uit te breiden. Brussel-Stad is een groot gebied en werd daarom opgesplitst in drie vertrekpunten: Haren, Laken en de Grote Markt.

Ook wat betreft de gemeentes in de rand werd een selectie gemaakt: enerzijds bekijken we de gemeentes grenzend vlak aan het Brussels Gewest, anderzijds de grotere steden Leuven, Mechelen, Aalst en Ninove. Zowel in de Brusselse gemeentes van vertrek als de gemeentes van aankomst in de rand bekeken we het stadscentrum. De woonplaats en de plaats van tewerkstelling zijn echter niet altijd in het stadscentrum gelegen. De tijd om aan het station, de bus-, metro- of tramhalte te geraken kan bijgevolg verschillend zijn van de tijd nodig om vanuit het stadscentrum aan deze haltes te geraken. Onderstaande pendeltijden geven dus een schatting van de bereikbaarheid van de verschillende gemeentes weer. Daarnaast voegden we in voetnoot bij elke grafiek nog de afstand, vervoersmiddelen en pendeltijd nodig om vanuit de vertrekgemeente tot in Brussels Airport en de bedrijvzone Machelen-Cargo te geraken, twee zones met een groot jobaanbod waarbij de locatie verschilt van het stadscentrum. De resultaten zijn weergegeven in Figuur 23. De kleur geeft de pendeltijd weer, het symbool geeft de afstand in km weer om van het ene centrum naar het andere. Daarnaast staat op elke gemeente de naam van de gemeente vermeld met daaronder de openbaar vervoersmiddelen die men dient te nemen (bijv. 'trein-bus' wil zeggen dat men eerst een trein dient te nemen en vervolgens moet overstappen naar een bus).

[De gemeentes in de rand gelegen vlak bij de Brusselse gemeente van vertrek blijken steeds goed bereikbaar te zijn, met een pendeltijd van maximaal 45 minuten.](#)

In Figuur 23 is duidelijk te zien dat de afstand vanuit elk van de Brusselse gemeentes tot de aanliggende randgemeentes vaak slechts een 15-tal km bedraagt. De gemeentes in de rand gelegen dicht bij de Brusselse gemeente van vertrek zijn dan ook steeds goed bereikbaar te zijn, met maximaal 2 vervoersmiddelen en een pendeltijd van maximaal 45 minuten. Zo zien we bijvoorbeeld dat de gemeentes Dilbeek, Sint-Pieters-Leeuw, Halle, Drogenbos en Asse goed te

bereiken zijn met het bus- en treinvervoer vanuit Anderlecht, met een maximale pendeltijd van 45 min. Wil men bijvoorbeeld vanuit Jette naar de aanliggende gemeentes in de rand pendelen (Dilbeek, Asse, Merchtem, Wemmel), dan is de pendeltijd eveneens steeds korter dan 45 minuten.

Wil men daarentegen de gemeentes in de rand bereiken die aan de andere kant van de Brusselse vertrekgemeente liggen, dan wordt de pendeltijd langer (weergegeven door de donkerrood gekleurde gebieden). Pendelt men bijvoorbeeld vanuit Anderlecht of Jette naar de (zuid)oostelijke gemeentes, dan blijkt de reistijd al snel rond 1 uur of meer te liggen.

Vanuit Brussel (Grote Markt), Sint-Jans-Molenbeek en Sint-Joost-ten-Node zijn alle geselecteerde gemeentes in de rand binnen het uur bereikbaar met het openbaar vervoer

De rand rond Brussel is goed bereikbaar wanneer men vertrekt van de hoofdstad Brussel, zeker wanneer men vertrekt vanuit de Grote Markt. Uitgezonderd Meise zijn alle geselecteerde gemeentes in de rand vanuit De Grote Markt in Brussel in minder dan één uur bereikbaar met het openbaar vervoer (Figuur 23). Vertrekt men vanuit Haren of Laken in de hoofdstad Brussel, is men ietwat langer onderweg om in de zuidelijke gemeentes (o.a. Zaventem, Tervuren, Overijse, Beersel) te geraken, nl. 45 min à 1h15. Ook wanneer men vertrekt vanuit Sint-Jans-Molenbeek en Sint-Joost-ten-Node kunnen alle (geselecteerde) gemeentes in de rand in minder dan een uur bereikt worden met het openbaar vervoer (uitgezonderd de gemeente Ninove).

Anderlecht, Koekelberg, Elsene en Schaarbeek hebben vrij beperkte pendeltijden richting de rand (<1u). Voor de gemeentes Sint-Agatha-Berchem, Ganshoren, Jette, Evere, Sint-Gillis en Vorst is dit niet het geval.

Andere gemeentes met eveneens vrij beperkte pendeltijden naar de rand zijn Anderlecht, Koekelberg en Elsene, Schaarbeek. Voor elk van deze vertrekgemeentes kunnen meer dan 22 (van de 27 geselecteerde) gemeentes in de rand binnen het uur worden bereikt met het openbaar vervoer. Dit wordt weergegeven in Tabel 2. Wanneer we de bereikbaarheid vanuit Sint-Agatha-Berchem, Ganshoren, Jette, Evere, Sint-Gillis, Brussel (Haren) en Vorst bekijken, dan valt in Figuur 23 op dat het moeilijker is om binnen het uur in de gemeentes in de rand te geraken. Vele gebieden kleuren donkerrood. Vanuit Ganshoren bijvoorbeeld kunnen enkel de gemeentes Asse, Dilbeek, Merchtem, Meise en Sint-Pieters-Leeuw binnen het uur bereikt worden. Vanuit Sint-Agatha-Berchem zijn slechts 11 van de 27 geselecteerde gemeentes in de rand binnen het uur bereikbaar met het openbaar vervoer.

Brussel, Schaarbeek, Anderlecht, Sint-Jans-Molenbeek en Elsene hebben een groot potentieel om de pendel richting de rand uit te breiden

Hierboven werd reeds vermeld dat Brussel, Schaarbeek, Anderlecht, Sint-Jans-Molenbeek en Elsene een goede bereikbaarheid bieden richting de rand. In Tabel 2 (en uit voorgaande analyses) zien we eveneens dat er reeds een uitgebreide pendelstroom vanuit Brussel (6 303), Schaarbeek (4 957), Anderlecht (4 060), Sint-Jans-Molenbeek (2 920) en Elsene (2 920) richting de rand bestaat. Daarnaast observeren we een grote pool aan werkzoekenden in deze gemeentes. Eind januari 2022 waren meer dan 6 000 werkzoekenden ingeschreven bij Actiris in elk van deze gemeentes. Bijgevolg bieden deze gemeentes potentieel om de pendelstromen richting de rand uit te breiden.

Tabel 2. In welke mate bieden de Brusselse gemeentes een goede bereikbaarheid richting de rand? (#, 2023)

Gemeente van vertrek in het BHG	Vanuit de gemeente van vertrek zijn er ...# gemeentes in de rand bereikbaar met het	Vanuit de gemeente van vertrek zijn er ...# gemeentes in de rand bereikbaar met slechts één vervoersmiddel.	Aantal werkzoekenden bij Actiris in januari 2022	Huidige pendelstroom naar de rand vanuit gemeente in BHG (absoluut)
---------------------------------	---	---	--	---

openbaar vervoer in minder dan 1u				
Sint-Jans-Molenbeek	27 (van de 27)	6	8 796	2 920
Brussel Grote Markt	26	14	14 624	6 303 (Brussel)
Sint-Joost-ten-Node	26	11	2 708	951
Koekelberg	25	8	1 688	755
Anderlecht	24	14	9 459	4 060
Elsene	24	7	5 988	2 290
Brussel Laken	22	6	14 624	6 303 (Brussel)
Schaarbeek	22	4	10 539	4 957
Brussel Haren	19	9	14 624	6 303 (Brussel)
Sint-Gillis	18	3	4 651	1 287
Evere	17	11	2 797	1 768
Jette	16	4	3 576	1 961
Vorst	15	6	4 572	1 347
Sint-Agatha-Berchem	11	1	1 630	931
Ganshoren	8	1	1 620	910

Bron: Google Maps (2023), Actiris (januari 2022) en Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (2019)

In Tabel 2 bekeken we de gemeentes van vertrek in het Brussels Gewest en in welke mate ze een goede bereikbaarheid bieden richting de gemeentes in de rand. In Tabel 3 leggen we de focus op de gemeentes in de rand en in welke mate ze bereikbaar zijn vanuit het Brussels Gewest.

Heel wat gemeentes in de rand (Leuven, Mechelen, Aalst, Halle, Vilvoorde, Machelen, Asse, Dilbeek, Grimbergen, Sint-Pieters-Leeuw, Kortenberg, Wemmel, Merchtem, Sint-Genesius-Rode, Drogenbos, Brussels Airport, Linkebeek, Machelen-Cargo, Kraainem en Wezembeek-Oppem) zijn goed bereikbaar (pendeltijd <1u) vanuit het Brussels gewest

Vertrekt men vanuit elk van de geselecteerde gemeentes in het Brussels Gewest, dan bedraagt de pendeltijd richting bovengenoemde gemeentes in de rand voor minstens 11 van deze 15 vertrekgemeentes in het BHG minder dan 1 uur. In Figuur 23 zijn deze gemeentes Leuven, Mechelen, Aalst, Halle, Vilvoorde, Machelen, Asse, Dilbeek, Grimbergen, Sint-Pieters-Leeuw, Kortenberg, Wemmel, Merchtem, Sint-Genesius-Rode, Drogenbos, Brussels Airport, Linkebeek, Machelen-Cargo, Kraainem en Wezembeek-Oppem in de rand dan ook vaak lichter gekleurd.

Ninove, Steenokkerzeel, Beersel, Overijse, Meise & Tervuren kennen een slechtere bereikbaarheid vanuit het Brussels Gewest

Andere gemeentes in de rand met een beperkte bereikbaarheid zijn Ninove, Steenokkerzeel, Beersel, Overijse, Meise en Tervuren. Deze gemeentes zijn slechts voor maximaal 9 van de 15 vertrekgemeentes in het Brussels Gewest binnen het uur bereikbaar.

Leuven, Mechelen, Aalst, Zaventem, Halle, Vilvoorde, Machelen, Asse en Dilbeek hebben een groot potentieel om de pendel richting de rand uit te breiden.

De gemeentes Leuven, Mechelen, Aalst, Zaventem, Halle, Vilvoorde, Machelen, Asse en Dilbeek en de zones Brussels Airport & Machelen Cargo zijn niet enkel goed bereikbaar, maar ontvingen ook een aanzienlijk aantal vacatures (voor kortgeschoolden). Er werden in elk van deze gemeentes meer dan 1 000 vacatures ontvangen bij de VDAB in 2021. Bovendien bestaat er reeds een grote pendelstroom vanuit het Brussels Gewest richting deze gemeentes.

Richting Zaventem (inclusief Brussels Airport) waren een kleine 9 000 Brusselse werknemers tewerkgesteld in Q2 2018-2019. In Machelen (inclusief Machelen-Cargo) (5 261), Vilvoorde (4 447), Leuven (2 294), Asse (2 193), Dilbeek (2 005), Mechelen (1 682) en Halle (1 471) was het aantal Brusselse werknemers eveneens hoog. Enkel richting Aalst pendelen slechts zo'n 604 Brusselaars voor hun werk. Deze gemeentes bieden bijgevolg potentieel om nog meer Brusselaars te ontvangen: ze zijn bereikbaar, er is een grote arbeidsvraag en er bestaat reeds een intensieve pendelstroom.

Tabel 3. Bereikbaarheid van de gemeentes in de rand (Google Maps, 2023), huidige pendelstromen & vacaturegegevens (VDAB, 2021)

Gemeente in de rand	Vanuit ...# van de 15 vertrekgemeentes in het BHG duurt de pendeltijd minder dan 1u wanneer men pendelt naar de gemeente in de rand	Vanuit welke gemeente in het BHG duurt de pendeltijd langer dan 1u om naar de gemeente in de rand te pendelen?	Huidige pendelstroom (vanuit het BHG richting de gemeente in de rand)	Aantal rechtstreeks ontvangen (openstaande) vacatures in 2021 (eind januari 2021)	Waarvan een kortgeschoold profiel wordt vereist
Brussels Airport	15 (van de 15)	/	8 984		
Vilvoorde	14	Ganshoren	4 447	2 120	631
Asse	14	Brussel (Haren)	2 193	1 552	541
Linkebeek	14	Ganshoren	150		31
Halle	13	Ganshoren, Evere	1 471	2 569	690
Machelen	13	Sint-Agatha-Berchem, Ganshoren	5 261	1 633	687
Dilbeek	13	Evere, Brussel (Haren)	2 005	1 274	618
Wemmel	13	Evere, Brussel (Haren)	581	398	129
Drogenbos	13	Sint-Agatha-Berchem, Ganshoren	899	148	79
Leuven	12	Sint-Agatha-Berchem, Vorst, Ganshoren	2 294	8 615	2 506
Mechelen	12	Sint-Agatha-Berchem, Ganshoren, Vorst	1 682	7 258	2 610
Bedrijvenzone Machelen-Cargo, Machelen	12	Sint-Agatha-Berchem, Jette, Sint-Gillis,	5 261		
Merchtem	12	Brussel (Haren), Evere, Sint-Gillis	146	369	171
Kraainem	12	Sint-Agatha-Berchem, Ganshoren, Jette,	636		
Aalst	11	Ganshoren, Brussel (Haren), Evere, Schaarbeek	604	4 145	1 473
Grimbergen	11	Elsene, Sint-Gillis, Vorst, Ganshoren	1 874	961	428
Sint-Pieters-Leeuw	11	Sint-Agatha-Berchem, Brussel (Haren), Evere, Schaarbeek	1 080	641	258
Kortenberg	11	Sint-Agatha-Berchem, Ganshoren, Sint-Gillis, Vorst	406	434	186
Wezembeek-Oppem	11	Sint-Agatha-Berchem,	231		

		Ganshoren, Jette, Vorst			
Sint-Genesius-Rode	10	Evere, Brussel (Haren), Jette, Ganshoren, Koekelberg	574	252	104
Zaventem	9	Sint-Agatha-Berchem, Ganshoren, Jette, Brussel (Laken), Sint-Gillis, Vorst	8 984	3 586	1 485
Steenokkerzeel	9	Anderlecht, Sint-Agatha-Berchem, Ganshoren, Jette, Sint-Gillis, Vorst	618	564	288
Beersel	8	Sint-Agatha-Berchem, Ganshoren, Jette, Brussel (Laken), Brussel (Haren), Evere, Schaarbeek,	859	723	329
Meise	8	Sint-Agatha-Berchem, Brussel (Grote Markt), Brussel (Haren), Elsene, Vors	700	563	221
Tervuren	7	Anderlecht, Sint-Agatha-Berchem, Ganshoren, Jette, Brussel (Laken), Schaarbeek, Sint-Gillis, Vorst	351	415	167
Overijse	6	Anderlecht, Sint-Agatha-Berchem, Ganshoren, Jette, Brussel (Laken), Brussel (Haren), Schaarbeek, Sint-Gillis, Vorst	460	624	235
Ninove	3	Sint-Agatha-Berchem, Koekelberg, Ganshoren, Jette, Brussel (Laken), Brussel (Haren), Elsene, Evere, Schaarbeek, Sint-Gillis, Sint-Joosten-Node, Vorst	212	1 912	793

Bron: Google Maps (2023) & Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (2019) & VDAB (2021)

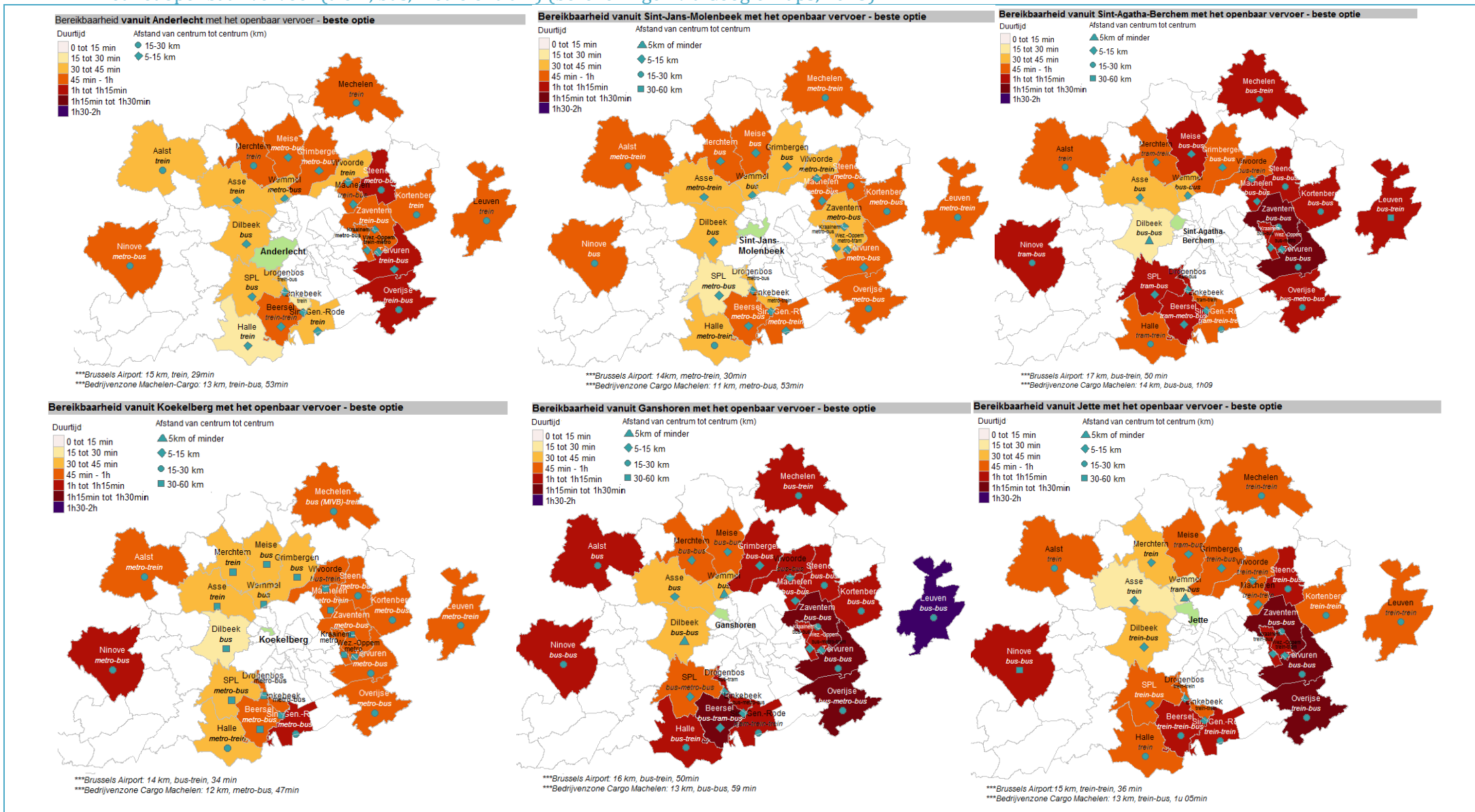
Multimodaliteit primeert

Uit Figuur 23 en Tabel 2 valt eveneens de multimodaliteit op. In het merendeel van de gevallen is het niet mogelijk om rechtstreeks, met slechts één rit op een trein/metro/tram/bus op de plek van bestemming te geraken. Enkel vanuit de gemeentes Brussel (Grote Markt), Anderlecht, Evere en Sint-Joost-ten-Node is vaker slechts één openbaarvervoersmiddel nodig (11 à 14 van de 27 geselecteerde gemeentes in de rand zijn vanuit Brussel (Grote Markt), Anderlecht, Evere en Sint-Joost-ten-Node te bereiken met slechts één vervoersmiddel).

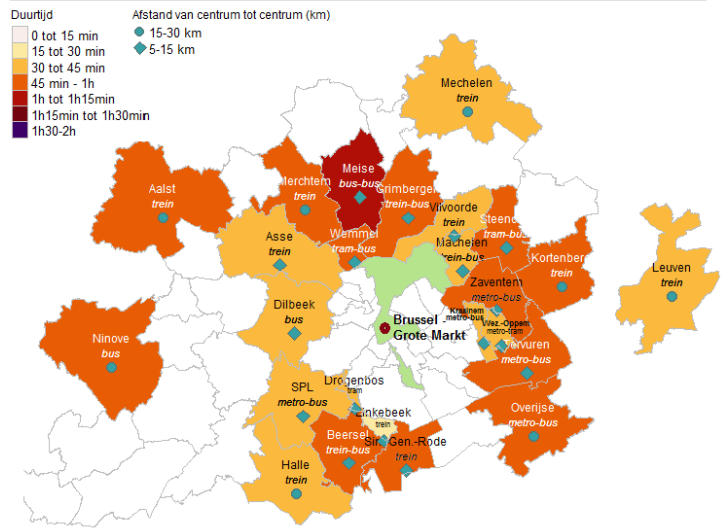
Hierboven werd vermeld dat Ninove, Steenokkerzeel, Overijse, Meise en Tervuren een beperktere bereikbaarheid kennen vanuit het Brussels Gewest. Om naar deze gemeentes te pendelen (of naar de dichtstbijzijnde stations te gaan), hangt men sterk af van bus, tram- en metrolijnen. Vanuit geen enkele Brusselse gemeente geraakt men (enkel) met de trein in deze gemeentes. Deze minder goede bereikbaarheid kan bijgevolg liggen aan de vrij lange vervoertijden wegens verkeerscongestie (bij busvervoer) en de regelmatige haltes.

We merken ten slotte nogmaals op dat de woonplaats en de plaats van tewerkstelling niet altijd in de buurt is van het stadscentrum. Dit kan al deels verklaren waarom bepaalde gemeentes in de rand meer dan één vervoersmiddel vragen om er te geraken. Zo zien we bijvoorbeeld dat de bedrijventerreinen (Figuur 5) in Sint-Pieters-Leeuw, Drogenbos en Halle vlak bij de spoorlijnen liggen, en niet in het stadscentrum.

Figuur 23. Pendeltijd nodig om op een dinsdag rond 8u 's ochtends vanuit de Brusselse gemeente X in de gemeentes in de rand rond Brussel te geraken met het openbaar vervoer (trein, bus, metro of tram) (berekeningen via Google Maps, 2023)

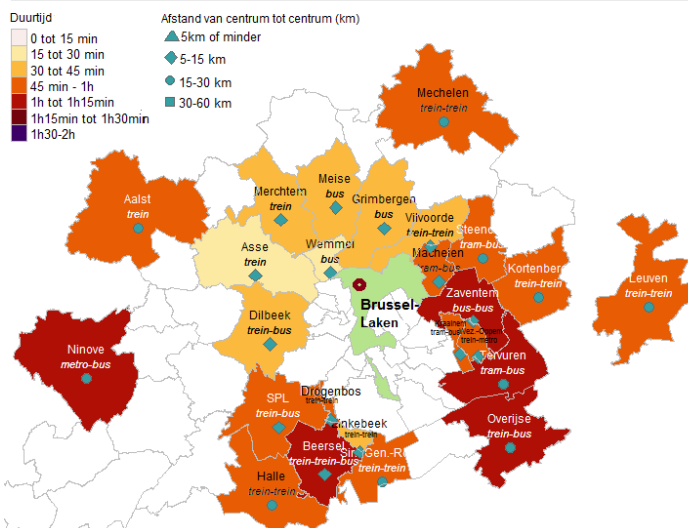


Bereikbaarheid vanuit Brussel (Grote Markt) met het openbaar vervoer - beste optie



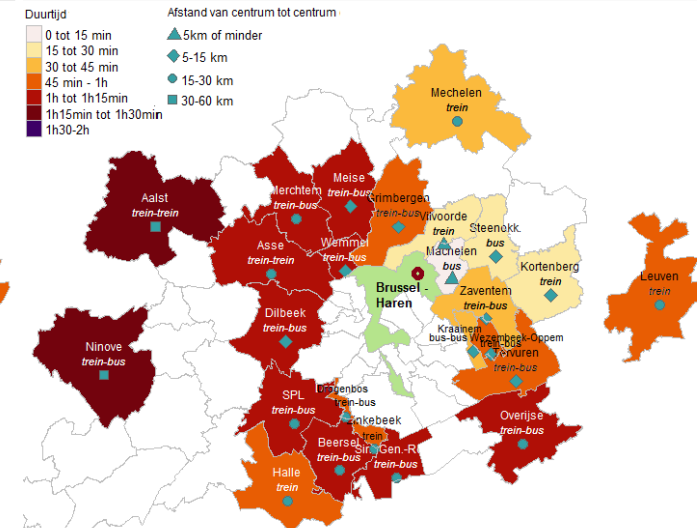
***Brussels Airport: 13km, metro-bus, 49min
 ***Bedrijfszone Machelen-Cargo: 10 km, tram-bus, 53min

Bereikbaarheid vanuit Brussel (Laken) met het openbaar vervoer - beste optie



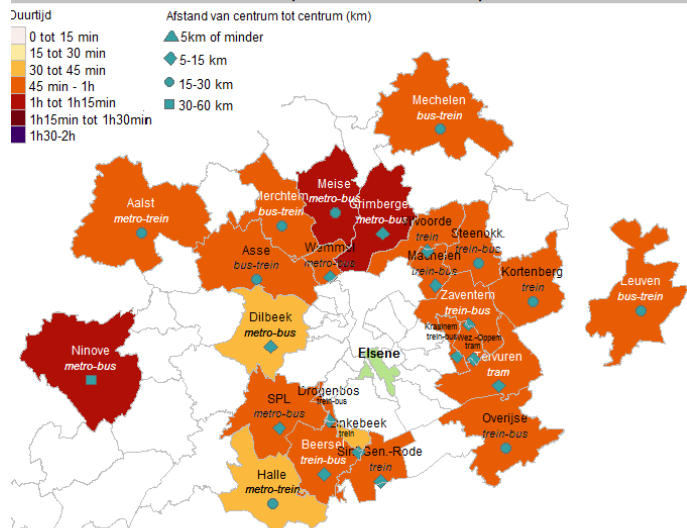
***Brussels Airport: 13 km, trein-trein, 29 min
 ***Bedrijfszone Cargo Machelen: 11km, tram-bus, 53 min

Bereikbaarheid vanuit Brussel (Haren) met het openbaar vervoer - beste optie



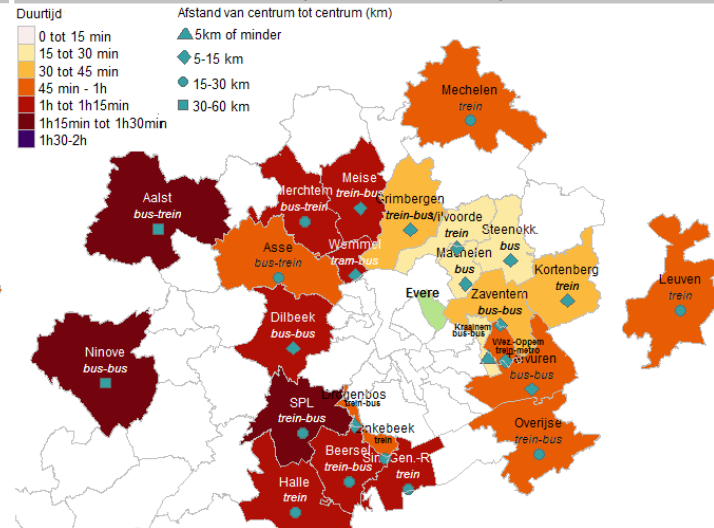
***Brussels Airport: 5km, trein-bus, 21 min
 ***Bedrijfszone Cargo Machelen: 3 km, bus, 21 min

Bereikbaarheid vanuit Elsene met het openbaar vervoer - beste optie



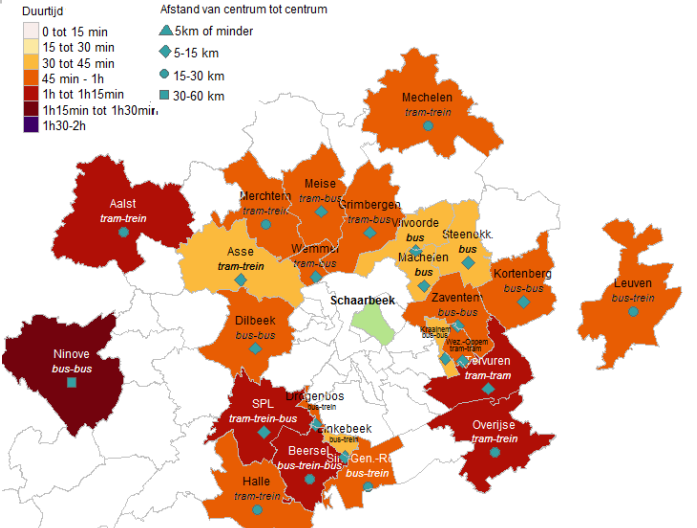
***Brussels Airport: 13 km, trein, 31 min
 ***Bedrijfszone Cargo Machelen: 12 km, trein-bus, 45 min

Bereikbaarheid vanuit Evere met het openbaar vervoer - beste optie

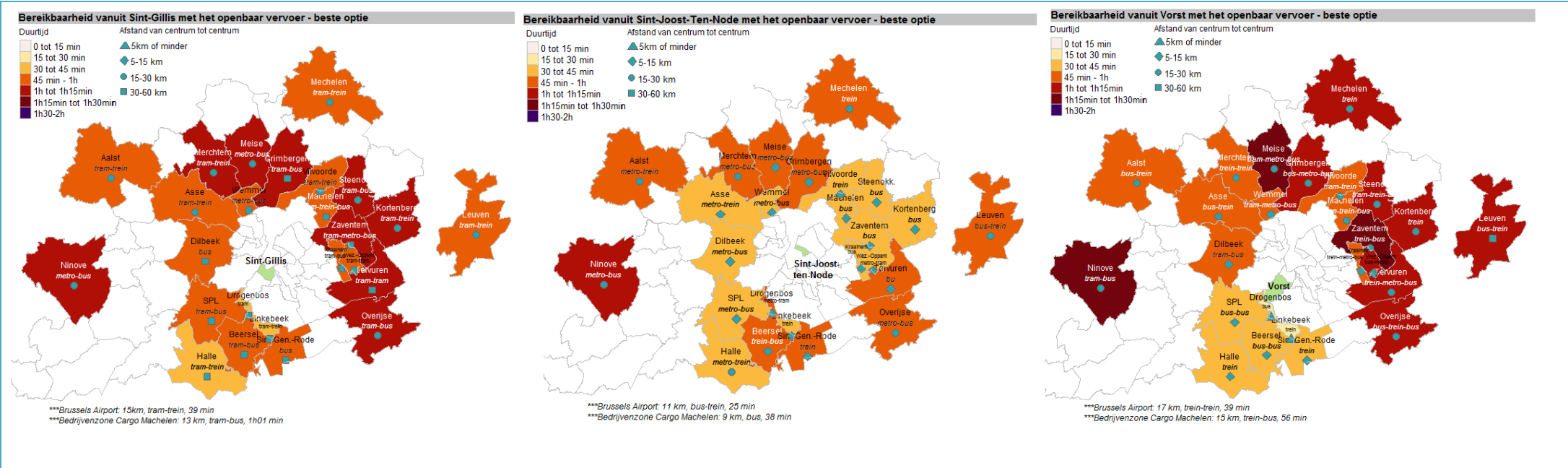


***Brussels Airport: 8 km, trein, 16 min
 ***Bedrijfszone Cargo Machelen: 5 km, bus, 23 min

Bereikbaarheid vanuit Schaarbeek met het openbaar vervoer - beste optie



***Brussels Airport: 10 km, bus-trein, 29 min
 ***Bedrijfszone Cargo Machelen: 8 km, bus, 29 min



Bron: Google Maps (2023)



3/ Een kwalitatieve analyse van de vraagzijde via een bevraging van de Nederlandstalige bedrijven in de rand van Brussel

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de resultaten weergegeven van de [bevraging bij de Nederlandstalige bedrijven in Brussel en de Vlaamse rand rond Brussel](#) (zie meer informatie over de doelgroep en methode in bijlage 1). Deze bevraging dient om de drempels te leren kennen van de bedrijven voor het aanwerven van Brusselaars en de acties die bedrijven zelf uitvoeren om de tewerkstelling van Brusselaars te ondersteunen

- ▶ De [drempels](#) die bedrijven ervaren bij het rekruteren van Brusselse werknemers, bijvoorbeeld met betrekking tot taal of mobiliteit;
- ▶ De [acties en diensten die bedrijven ondernemen](#) voor het aanwerven en tewerkstellen van Brusselse kandidaten: zowel de praktijken van de bedrijven, de ondersteuning van VDAB en Actiris voor de bemiddeling en matching van Brusselse kandidaten en de diensten van VDAB m.b.t. competentieversterking;

3.2 Drempels en selectiecriteria van bedrijven bij het rekruteren van Brusselse werknemers

In dit deel worden de verschillende drempels overlopen waarmee de bedrijven in Brussel en in de Vlaamse rand worden geconfronteerd bij het aanwerven en tewerkstellen van Brusselaars. We vergelijken hierbij de drie belangrijkste drempels tussen de bedrijven uit Brussel en die uit de Vlaamse rand, en tussen kleinere en grotere bedrijven. We gaan ook in op de criteria die de bedrijven belangrijk vinden bij de selectie van Brusselse kandidaten. We zoomen hierbij in op taal als selectie criterium en op mobiliteit als drempel voor het aanwerven van Brusselaars.

3.2.1 De algemene drempels van bedrijven bij het rekruteren van Brusselse werknemers

De grootste struikelblokken voor Nederlandstalige bedrijven in Brussel en de Brusselse rand om Brusselaars aan te werven, zijn dat Brusselaars niet solliciteren voor hun vacatures, ze niet de vereiste kennis Nederlands hebben en dat ze moeilijk tot bij de bedrijven geraken

De bedrijven die geen of niet langer Brusselaars in dienst hebben waarom (47% van de bedrijven), werden gevraagd naar de redenen. De meest voorkomende drempels om Brusselse werknemers te rekruteren voor deze bedrijven zijn: het feit dat Brusselse werknemers niet solliciteren voor hun vacatures (47%), dat ze niet de vereiste kennis Nederlands hebben (40%) en dat ze zich niet kunnen verplaatsen tot bij de bedrijven (20%).

Figuur 24. Drempels die bedrijven ervaren om Brusselaars aan te werven (enkel voor bedrijven die geen Brusselaars (meer) in dienst hebben) (meerdere keuzemogelijkheden): Brusselaars...

	% van de antwoorden	%
... solliciteren nooit voor onze vacatures		47%
... hebben niet de vereiste kennis Nederlands		40%
... geraken niet tot bij ons (door bijvoorbeeld geen eigen vervoer of geen aansluiting met openbaar vervoer)		20%
We ervaren geen drempels om Brusselse kandidaten te rekruteren		11%
.... andere drempels, gelieve te specificeren:		10%
... hebben niet de vereiste beroepstechnische vaardigheden		8%
... hebben niet de vereiste generieke vaardigheden (bv. communicatie, aanpassingsvermogen, zelfstandigheid,..)		8%
... beschikken niet over een geschikt rijbewijs		6%
... beschikken niet over de vereiste digitale vaardigheden		

N 87

Bron: IDEA Consult op basis van de enquête bij Nederlandstalige bedrijven in Brussel en in de Vlaamse rand rond Brussel

De reden waarom Brusselse werknemers niet solliciteren voor hun vacatures, is mogelijk omdat Brusselse werknemers niet altijd goed weten waar ze jobs in Vlaanderen kunnen vinden of omdat ze liever niet te ver pendelen voor een job (cf. Viona-studie m.b.t. interregionale mobiliteit). Onderstaande citaat van een bedrijf illustreert het feit dat kandidaten zich niet te ver willen verplaatsen, zeker gezien de werkloosheidsval. Uit het Viona-onderzoek bleek echter ook dat Vlaamse bedrijven niet actief inzetten op het rekruteren van Brusselaars, wat het beperkt bereik van deze kandidaten ook kan verklaren. Bij 'andere drempels' geven sommige bedrijven immers aan dat men de voorkeur heeft om lokaal (dicht bij Ode plaats van het bedrijf) of uit het eigen gekende netwerk aan te werven.

"Kandidaten, willen zich niet verplaatsen voor hier te komen werken en hebben geen goesting voor te werken door de hoge uitkering, zo merk ik uit de gesprekken als ik bij wonder hier iemand mag ontmoeten!"

Citaat uit de enquête bij bedrijven

Maar liefst 40% van de bedrijven geeft ook aan dat **Brusselaars niet de vereiste kennis Nederlands hebben** om bij hen te werken. Taal is dus een erg belangrijke drempel voor bedrijven. Dit werd ook aangetoond in de analyse van de vacaturedata in sectie 2.2, waar reeds strenge taalvereisten naar boven kwamen. Van de ontvangen vacatures (rechtstreeks gemeld aan VDAB) in de Vlaamse rand in 2021, werd in 84% van de gevallen een goede tot zeer goede kennis van het Nederlands gevraagd. Enkel voor schoonmaak- en onderhoudspersoneel was de kennis van het Nederlands van minder groot belang.

1 op 5 bedrijven geeft ook aan dat Brusselaars niet tot bij hen geraken wegens moeilijk openbaar vervoer of omdat ze geen wagen hebben. Zoals ook bleek uit het VIONA-onderzoek, zijn werkzoekenden in Brussel vaak niet in bezit van een eigen wagen of van een rijbewijs (40% van de Brusselse werkzoekenden heeft een eigen wagen en 61% heeft een rijbewijs). Ook het openbaar vervoer is meestal moeilijk tussen de twee gewesten: er zijn verschillende vervoersmaatschappijen, wat leidt tot verschillende soorten vervoersbewijzen en weinig rechtstreekse verbindingen (zie ook sectie 2.4 rond de bereikbaarheid van de gemeentes rond Brussel). Bedrijven geven bij 'andere drempels' ook aan dat kandidaten die van verder komen soms voor **extra verplaatsingskosten** zorgen (bv. indien dit deels wordt terugbetaald door de werkgever). Zo houden bedrijven ook rekening met de afstand van de woonplaats van een kandidaat bij de aanwervingsbeslissing.

Slechts 1 op 10 van de bedrijven die geen of niet langer Brusselaars in dienst hebben, ervaren **geen drempels bij het rekruteren van Brusselaars**. Het is ook interessant om op te merken dat slechts een beperkt aandeel bedrijven aangeeft dat de beroepstechnische, generieke of digitale vaardigheden van de Brusselaars een drempel vormen. We zien dat deze algemene vaardigheden wel een belangrijk selectiecriteria zijn voor de bedrijven (cf. infra), maar dat de Brusselaars hierbij gemiddeld aan de vereisten voldoen. Wellicht kan dit verklaard worden door het feit dat de Brusselaars die niet aan deze criteria voldoen niet solliciteren voor bepaalde jobs in Vlaanderen.

De drempels om Brusselse werknemers te rekruteren verschillen echter sterk volgens regio, tussen Brussel en de Vlaamse rand, en de grootte van het bedrijf (zie onderstaand tabel):

- ▶ **Regio van de bedrijven:** als we de 3 grootste drempels vergelijken tussen Brussel en de Vlaamse rand, dan blijken de drempels sterker bij de bedrijven uit de Vlaamse Rand: 27,4% van de Vlaamse bedrijven ervaart drempels bij de kennis van Nederlands, 23,3% bij mobiliteit en 11,6% ervaart een gebrek aan sollicitanten.
- ▶ **Grote versus kleine bedrijven:** indien we de drempels bij de bedrijven vergelijken naargelang de grootte van het bedrijf, blijkt dat de micro-bedrijven relatief meer drempels hebben dan de grotere bedrijven. Maar liefst 35,8% van de micro-bedrijven uit de enquête mist de vereiste kennis van het Nederlands bij de Brusselse kandidaten en 34% van de micro-bedrijven geeft aan dat er geen Brusselaars solliciteren. De grote en middelgrote bedrijven hebben minder drempels aangegeven dan de kleinere bedrijven.

Tabel 4 De 3 grootste drempels om Brusselse werknemers te rekruteren – volgens de regio en grootte van het bedrijf

Drempels bij aanwerven: Brusselse kandidaten....		Regio		Grootte			
		Brussels Gewest (n = 37)	Vlaamse rand rond Brussel (n = 146)	Micro-onderneming (n = 53)	Kleine onderneming (n = 49)	Middelgrote onderneming (n = 18)	Grote onderneming (n = 17)
solliciteren voor vacatures	nooit onze	2,7%	27,4%	34,0%	16,3%	0,0%	0,0%

hebben niet de vereiste kennis Nederlands	2,7%	23,3%	35,8%	4,1%	6,3%	0,0%
geraken niet tot bij ons	0,0%	11,6%	11,3%	6,1%	6,3%	0,0%

Opmerking: Percentage van het aantal bedrijven dat een stelling aanduidt, binnen een bepaalde grootte/regio, t.o.v. het aantal bedrijven van die bepaalde grootte/regio in de enquête.

Bron: IDEA Consult op basis van de enquête bij Nederlandstalige bedrijven in Brussel en in de Vlaamse rand rond Brussel

3.2.2 De selectiecriteria van bedrijven bij het rekruteren van Brusselse werknemers

De kennis van het Nederlands is het belangrijkste selectie criterium bij de rekrutering van Brusselse kandidaten, zeker in de Vlaamse Rand rond Brussel, maar minder belangrijk is het hebben van een wagen of rijbewijs

De bedrijven werden ook bevraagd omtrent de criteria die ze belangrijk vinden bij de selectie van Brusselse kandidaten. Uit onderstaande figuur blijkt dat de **selectiecriteria die belangrijk zijn bij de rekrutering van Brusselse kandidaten** voornamelijk de kennis van het Nederlands zijn, de generieke vaardigheden en de beroepstechnische vaardigheden, gezien deze 3 de hoogste gemiddelde scores⁶ hebben.

De **kennis van het Nederlands** is voor de meeste werkgevers dus een erg belangrijk criterium: 27% vindt dit belangrijk en 54% duidt het zelfs aan als zeer belangrijk. Dit ligt in lijn met het feit dat (het gebrek aan) de vereiste kennis Nederlands een belangrijke drempel is voor bedrijven die geen Brusselaars (meer) in dienst hebben. De **generieke en beroepstechnische** vaardigheden zijn ongeveer even belangrijk als de kennis van het Nederlands. Bij 'andere criteria' geven verschillende bedrijven aan dat ze ook flexibiliteit en motivatie om te werken belangrijk vinden, wat het belang van het hebben van 'soft skills' aantoont, naast de meer technische vaardigheden.

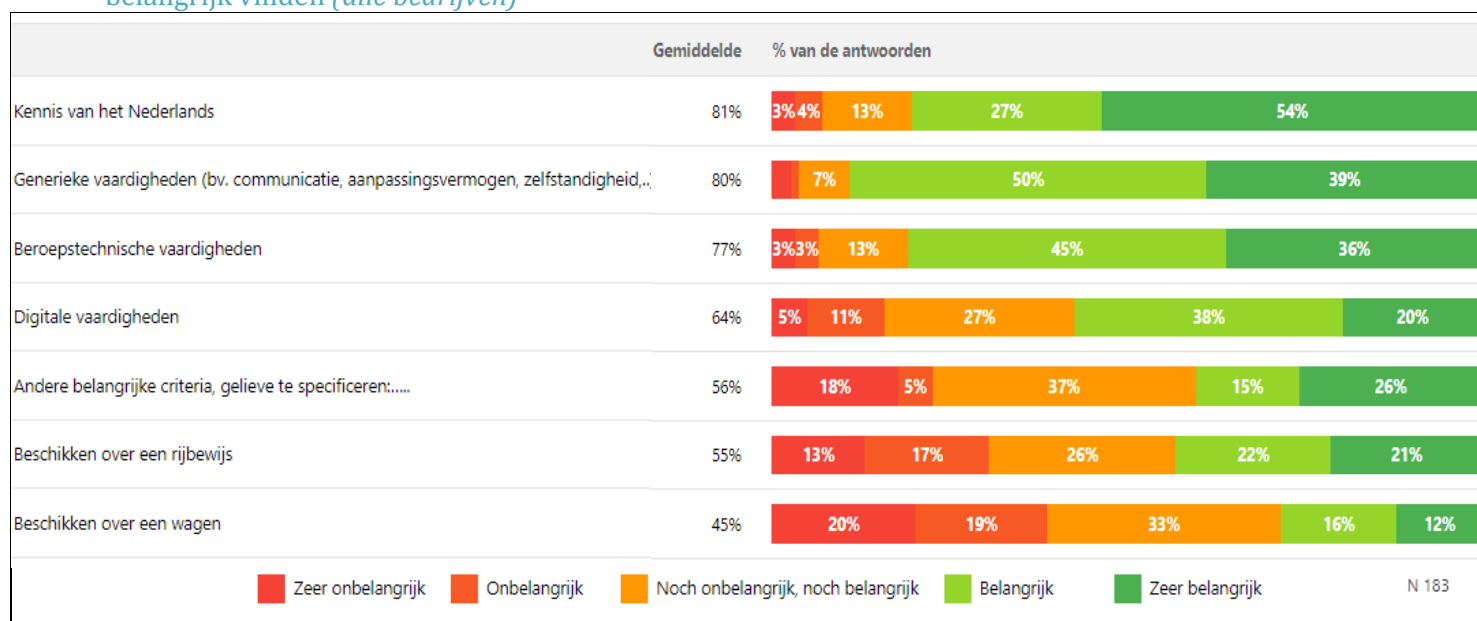
"Als Vlaamse organisatie verwachten we dat iedereen de Nederlandse taal machtig is"
citaat uit de enquête bij bedrijven

Andere criteria die belangrijk zijn voor bedrijven voor de rekrutering zijn de kennis van het Frans of het Engels, en dus communicatievaardigheden naast, of in afwezigheid van de kennis van het Nederlands. Ook de nabijheid van de woonplaats van de sollicitant is een selectie criterium voor bepaalde bedrijven.

Wat veel minder belangrijk blijkt te zijn voor de bedrijven is **het hebben van een wagen, of een rijbewijs**. Slechts 1 op 5 van de bedrijven vindt een rijbewijs erg belangrijk en 1 op 4 vindt dit belangrijk. Het beschikken over een wagen is nog minder belangrijk voor bedrijven, ondanks het feit dat bedrijven aangeven dat Brusselaars vaak moeilijk tot bij de bedrijven in Vlaanderen geraken.

⁶ De bedrijven konden bij deze vraag kiezen uit 5 mogelijke antwoordopties, van zeer onbelangrijk tot zeer belangrijk. Door waardes aan deze keuzes toe te wijzen, kan de gemiddelde score worden berekend. Zo worden scores van -2 tot 2 aan de keuzes toegewezen, en wordt een gemiddelde hiervan berekend, rekening houdend met de 5 verschillende categorieën. Hoe hoger het gemiddelde, hoe belangrijker de bedrijven een criterium vinden.

Figuur 25. De mate waarin de bedrijven bepaalde criteria voor de selectie van Brusselse kandidaten belangrijk vinden (*alle bedrijven*)



Bron: IDEA Consult op basis van de enquête bij Nederlandstalige bedrijven in Brussel en in de Vlaamse rand rond Brussel
 Opmerking: Percentages die niet worden meegegeven zijn kleiner dan 3%

3.2.3 Taal als belangrijkste selectie criterium bij het rekruteren van Brusselaars

Voor bedrijven die aangeven dat de kennis van het Nederlands een belangrijk selectie criterium is bij het aanwerven van Brusselse kandidaten, is dit meestal omdat hun werknemers contact hebben met (Nederlandstalige) klanten

Bij de bedrijven die stelden dat kennis van het Nederlands een belangrijk selectie criterium was, werd gepeild naar de redenen waarom. Zoals blijkt uit onderstaande figuur is dit voor de meeste bedrijven (87%) omdat de werknemers in contact komen met Nederlandstalige klanten. De belangrijkste sectoren in de enquête zijn bedrijven uit de gezondheidszorg en maatschappelijke diensten, de zakelijke diensten, onroerend goed en verhuur en de groothandel en kleinhandel. Dit zijn vaak ook beroepen met veel klantencontact, waarbij de kennis van het Nederlands dus een zeer belangrijk criterium is.

Ook voor interne redenen vinden verschillende bedrijven kennis van het Nederlands belangrijk. Voor 7 op 10 bedrijven is dit (ook) zodat de werknemers intern goed kunnen communiceren. Bij 1 op 2 bedrijven is de kennis van het Nederlands nodig om interne documenten en opleidingen te kunnen begrijpen, en voor 1 op 3 voor de veiligheidsinstructies. Deze drempel kunnen bedrijven mogelijks verlagen door het vertalen van interne documenten, instructies en opleidingen.

Voor 1 op 4 bedrijven is Nederlandse kennis belangrijk volgens de taalwetgeving. Er zijn bijvoorbeeld bepaalde organisaties in de enquête uit het onderwijs en de openbare besturen waarbij de Nederlandse taal verplicht is.

Figuur 26. Waarom is de kennis van het Nederlands (zeer) belangrijk in uw vestiging? (enkel voor bedrijven die de kennis van het Nederlands een belangrijk selectiecriteria vinden) (meerdere antwoorden mogelijk)

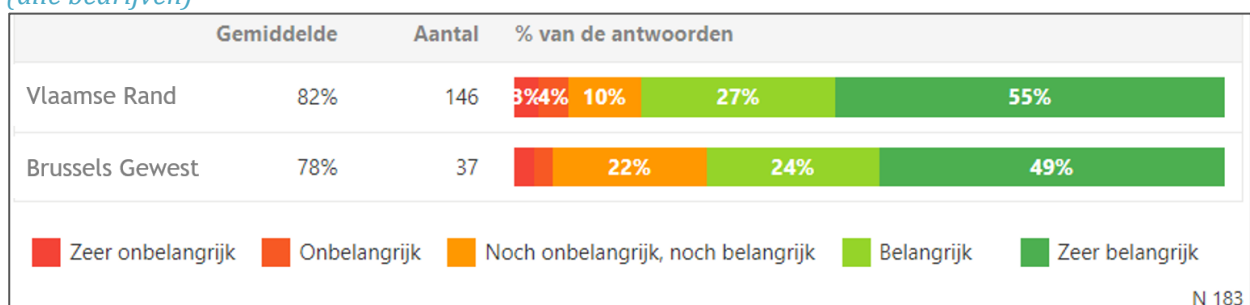
	% van de antwoorden	%
Omdat de werknemers in contact komen met (Nederlandstalige) klanten		87%
Om intern te kunnen communiceren (tussen collega's, met de directie,...)		72%
Omdat alle interne documenten en opleidingen enkel in het Nederlands bestaan		49%
Omdat veiligheidsinstructies enkel in het Nederlands bestaan		29%
Omdat het verplicht is wegens taalwetgeving		23%
Omdat de kennis van het Nederlands (zeer) belangrijk is voor de selectieprocedure (bvb. om een motivatiegesprek af te leggen of psychotechnische en/of competentiegerichte test af te leggen, enz.)		14%
Andere reden, gelieve te specificeren:		9%
		N 146

Bron: IDEA Consult op basis van de enquête bij Nederlandstalige bedrijven in Brussel en in de Vlaamse rand rond Brussel

We kunnen de kennis van het Nederlands als selectiecriteria bij de rekrutering van Brusselse kandidaten, vergelijken tussen Brussel en de Vlaamse rand. Logischerwijze is de kennis van het Nederlands gemiddeld belangrijker als selectiecriteria in de Vlaamse rand dan in Brussel (zie Figuur 27): 82% van de bedrijven in de Vlaamse rand vinden dit (zeer) belangrijk en voor 78% van de bedrijven in Brussel. Deze conclusie is analoog aan het verschil tussen de Vlaamse rand en het Brussels Gewest m.b.t. drempels om Brusselaars aan te werven.

Toch is ook in het Brussels Gewest bij weinig bedrijven de taalkennis onbelangrijk. Bedrijven in Brussel zijn vooral vaker indifferent (22% vindt het noch onbelangrijk, noch belangrijk). In de Vlaamse rand vindt slechts 10% van de bedrijven de kennis van het Nederlands noch belangrijk, noch onbelangrijk.

Figuur 27. Belang van de kennis van het Nederlands, voor het Brussels Gewest en de Vlaamse rand (alle bedrijven)



Bron: IDEA Consult op basis van de enquête bij Nederlandstalige bedrijven in Brussel en in de Vlaamse rand rond Brussel

Bedrijven die anderstaligen in dienst hebben of interne documenten/opleidingen in andere talen aanbieden, hechten minder belang aan de kennis van het Nederlands bij het aanwerven van Brusselaars

In de enquête werden bedrijven die aangaven weinig belang te hechten aan kennis van het Nederlands als selectiecriteria bevraagd omtrent de reden hiervoor. Zoals blijkt uit onderstaande figuur is de aanwezigheid in het bedrijf van interne documenten, opleidingen en veiligheidsinstructies in andere talen hiervoor een stimulans. Zoals ook blijkt uit de Vionastudie rond interregionale mobiliteit, is reeds aanwezige anderstaligheid op de werkvloer dus een motivatie voor bedrijven om Brusselse kandidaten aan te nemen.

Een andere reden waarom de kennis van het Nederlands niet belangrijk is als selectiecriteria voor de bedrijven, is o.a. dat men gelooft dat de kennis van het Nederlands wel vanzelf komt, on the job. Bijna 1 op 4 van de bedrijven vindt Nederlandse kennis niet nodig omdat er taalopleidingen worden aangeboden in het bedrijf, en men dus zelf de nodige kennis aanleert. Ook indien er geen klantencontact is, is de kennis van het Nederlands minder nodig.

Figuur 28. Redenen waarom bedrijven minder belang hechten aan de kennis van het Nederlands (enkel voor bedrijven die de kennis van het Nederlands geen belangrijk selectiecriteria vinden) (meerdere antwoorden mogelijk)

	% van de antwoorden	%
Omdat er intern in andere talen dan in het Nederlands gecommuniceerd kan worden (tussen collega's, met de directie,...)		58%
Omdat alle interne documenten en opleidingen ook in andere talen dan in het Nederlands bestaan		50%
Andere reden, gelieve te specificeren:		42%
Omdat veiligheidsinstructies ook in andere talen dan in het Nederlands bestaan		33%
Omdat er taalopleidingen op de werkvloer worden aangeboden		25%
Omdat de werknemers niet in contact komen met (Nederlandstalige) klanten		17%
		N 12

Bron: IDEA Consult op basis van de enquête bij Nederlandstalige bedrijven in Brussel en in de Vlaamse rand rond Brussel

3.2.4 Mobiliteit als drempel bij het rekruteren van Brusselse werknemers

Bedrijven waarvoor een Brusselse kandidaat over een rijbewijs of eigen vervoer moet beschikken, willen dit voornamelijk omdat dit nodig is voor de functie uit te oefenen

Uit Figuur 25 bleek dat het hebben van een eigen wagen voor slechts 28% van de bedrijven (zeer) belangrijk was: voor 16% belangrijk en voor 12% van de bedrijven zeer belangrijk. Het hebben van een rijbewijs was een iets grotere drempel, want dit is bij 43% van de bedrijven (zeer) belangrijk: voor 22% belangrijk en voor 21% heel erg belangrijk.

Bij bedrijven die willen dat de Brusselse kandidaat over een rijbewijs of eigen vervoer beschikt, is dit bij de helft (54%) van de bedrijven omdat dit nodig is voor de job uit te oefenen (zie onderstaande figuur). Het hebben van een rijbewijs of eigen vervoer is ook belangrijk voor bedrijven die slecht bereikbaar zijn met het openbaar vervoer (voor 19% van de bedrijven) of waarbij er moeilijke werkuren zijn (voor 20% van de bedrijven).

Figuur 29. Redenen waarom kandidaten een geschikt rijbewijs en/of eigen vervoer moeten hebben (enkel voor bedrijven waarvoor een rijbewijs of een eigen wagen belangrijk selectiecriteria zijn) (meerdere antwoorden mogelijk)

	% van de antwoorden	%
Omdat de jobs in mijn onderneming eisen om zich regelmatig te kunnen verplaatsen		54%
Omdat mijn onderneming niet gemakkelijk bereikbaar is met het openbaar vervoer		19%
Omdat de werkuren in mijn onderneming het moeilijk maken om het openbaar vervoer te kunnen gebruiken (late of vroege uren, nachtwerk,...)		20%
Andere reden, gelieve te specificeren:		7%
		N 74

Bron: IDEA Consult op basis van de enquête bij Nederlandstalige bedrijven in Brussel en in de Vlaamse rand rond Brussel

Uit onderstaande figuur blijkt dat het belang van het hebben van een wagen voor de selectie van kandidaten sterk verschilt tussen de Vlaamse rand en het Brussels Gewest. Voor de bedrijven in het Brussels Gewest is dit geen belangrijk selectie criterium, terwijl voor de bedrijven in de Vlaamse rand dit wel het geval is (voor 21% Vlaamse bedrijven is dit een belangrijk selectie criterium en voor 15% is dit zelfs een zeer belangrijk criterium).

Figuur 30. Belang van het hebben van een wagen bij de selectie van Brusselse kandidaten, vergelijking tussen regio (alle bedrijven)

	Gemiddelde	Aantal	% van de antwoorden				
Vlaamse rand	52%	146	13%	17%	34%	21%	15%
Brussels Gewest	20%	37	49%		24%	27%	
			Zeer onbelangrijk	Onbelangrijk	Noch onbelangrijk, noch belangrijk	Belangrijk	Zeer belangrijk
			N 183				

Bron: IDEA Consult op basis van de enquête bij Nederlandstalige bedrijven in Brussel en in de Vlaamse rand rond Brussel

3.3 Acties en diensten die bedrijven ondernemen voor het aanwerven en tewerkstellen van Brusselse kandidaten

In dit deel analyseren we in welke mate bedrijven bepaalde acties uitvoeren om het aanwerven en tewerkstellen van Brusselse kandidaten te vergemakkelijken.

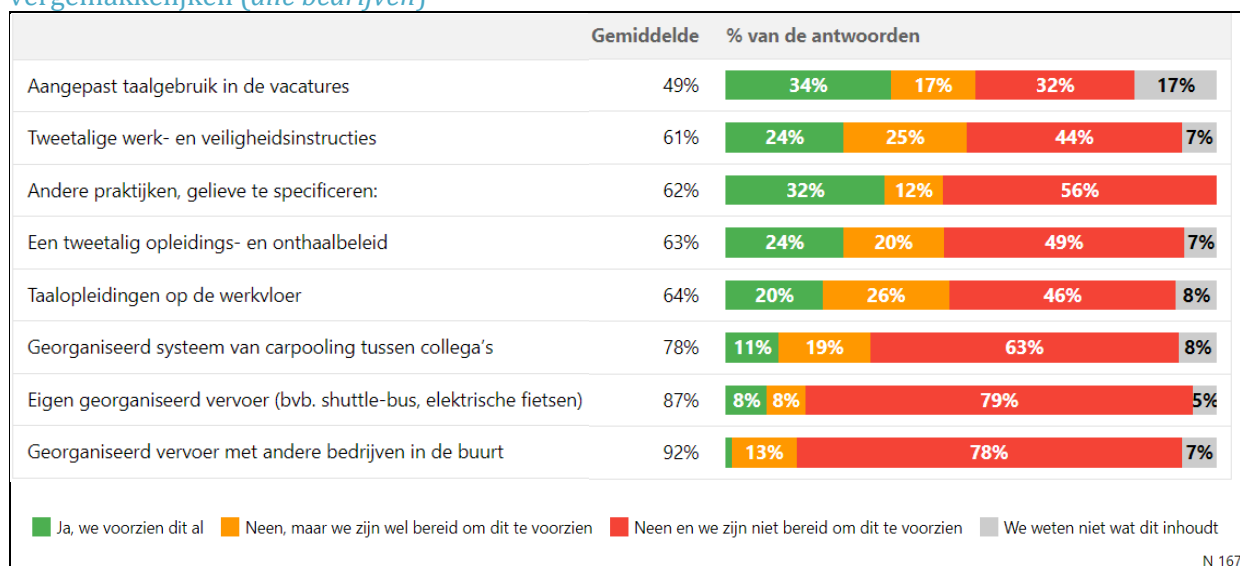
Bedrijven voeren relatief weinig praktijken uit die de rekrutering van Brusselse kandidaten zou kunnen vergemakkelijken

In de enquête werden bedrijven bevestigd of ze bepaalde praktijken hebben die de rekrutering van Brusselse kandidaten zou kunnen vergemakkelijken. Twee acties die door een deel van de bedrijven gedaan worden, zijn **aangepast taalgebruik in de vacatures** (1 op 3 bedrijven) en **tweetalige werk- en veiligheidsinstructies** (1 op 4 bedrijven). Een deel van de bedrijven die deze twee acties nog niet doen, zijn wel bereid om deze praktijken in te toekomst aan te bieden: 1 op 5 bedrijven is bereid om aangepast taalgebruik in de vacatures te gebruiken en 1 op 4 bedrijven is bereid om de werk- en veiligheidsinstructies tweetalig te maken.

Hoewel mobiliteit een belangrijke drempel is voor de rekrutering van Brusselaars, bieden weinig bedrijven initiatieven aan om vervoer te regelen van en naar Brussel uit eigen initiatief. Zo behoren **georganiseerd systeem van carpooling tussen de collega's**, eigen **georganiseerd vervoer en georganiseerd vervoer met andere bedrijven** tot de minst voorziende praktijken. De meerderheid van de bedrijven is ook niet bereid om dit in de toekomst te voorzien. Dit komt ook overeen met de eerdere stelling dat een groot deel van de bedrijven mobiliteit de verantwoordelijkheid van de werknemer vindt.

Bij 'andere praktijken' vermelden bedrijven dat men acties doet zoals de volledige terugbetaling van openbaar vervoer, fietslease en Engels als voertaal.

Figuur 31. Praktijken van bedrijven om de rekrutering van Brusselse kandidaten te vergemakkelijken (alle bedrijven)



Bron: IDEA Consult op basis van de enquête bij Nederlandstalige bedrijven in Brussel en in de Vlaamse rand rond Brussel

Bedrijven vinden de organisatie van taalopleidingen op de werkvloer moeilijk, en zien dit niet als hun eigen verantwoordelijkheid

Uit Figuur 31 bleek dat de helft van de bedrijven (46%) het niet zien zitten om taalopleidingen op de werkvloer te voorzien. Wanneer deze bedrijven werden gevraagd naar de redenen hiervoor, geeft men aan dat de **organisatie ervan te moeilijk** is (voor 44%), of dat men dit ziet als de **verantwoordelijkheid van VDAB/Actiris** (voor 37%) (zie hiervoor onderstaande figuur). Andere

drempels bij bedrijven voor taalopleidingen op de werkvloer zijn **tijdsgebrek**: zowel tijdsgebrek om deze opleidingen te organiseren, als tijdsgebrek door de vele andere (beroeps)opleidingen die er zijn en ook al veel tijd vragen aan de werknemers. Ook hebben sommige bedrijven **nood aan directe inzetbaarheid van de kandidaten**, en dus wil men geen taalopleidingen organiseren, omdat de Nederlandse kennis van de Brusselse kandidaat al goed moet zijn vanaf de start van de aanwerving. De onderstaande citaten illustreren deze verschillende redenen van bedrijven om geen taalopleidingen te voorzien.

“Wij zijn te klein”.

“We hebben hier geen tijd voor, een nieuwe collega moet onmiddellijk operationeel zijn en/of inhoudelijk ingewerkt worden. Er is geen tijd over voor taalopleiding”

Citaten uit de enquête bij bedrijven

Figuur 32. De verschillende drempels voor bedrijven om taalopleidingen op de werkvloer te voorzien (enkel voor bedrijven die geen taalopleidingen op de werkvloer willen voorzien) (meerdere antwoorden mogelijk)

	% van de antwoorden	%
De organisatie is moeilijk		44%
We beschouwen dit als de verantwoordelijkheid van VDAB/Actiris		37%
Andere drempel, gelieve te specificeren:		25%
De kostprijs is hoog		24%
We weten niet goed hoe we dit kunnen organiseren		11%
Geen van bovenstaande, we ervaren geen drempelsom taalopleidingen op de werkvloer te organiseren omdat we hier geen nood aan hebben		11%

N 75

Bron: IDEA Consult op basis van de enquête bij Nederlandstalige bedrijven in Brussel en in de Vlaamse rand rond Brussel

Ook wat betreft het ondersteunen van werknemers met georganiseerd vervoer, vinden bedrijven dat de organisatie te moeilijk is en dat ze hiervoor niet verantwoordelijk zijn

Uit Figuur 31 bleek dat de meerderheid van de bedrijven (79%) het niet zien zitten om **eigen georganiseerd vervoer te voorzien**, noch om **georganiseerd vervoer met andere bedrijven in de buurt te regelen** (78%). Bij de redenen waarom men geen georganiseerd vervoer voorziet voor Brusselse werknemers, geeft bijna de helft van de bedrijven aan dat dit de verantwoordelijkheid van de werknemer is (44%). Ook de organisatie is een drempel (voor 37% van de bedrijven), net zoals bij de taalopleidingen op de werkvloer. De kostprijs speelt slechts voor een klein deel van de bedrijven (voor 17%) een struikelblok. Nog 28% van de bedrijven geven ook aan hier geen nood voor te hebben, bv. omdat hun bedrijf toegankelijk is met het openbaar vervoer. Verschillende citaten tonen de verschillende moeilijkheden aan om georganiseerd vervoer te organiseren, of de redenen waarom sommige bedrijven er geen nood aan hebben.

“De opdrachten worden vaak pas de dag ervoor aan ons gegeven dus geen tijd om het te regelen”.

“Werken in 24/7 werkomgeving - moeilijk te combineren met andere bedrijven”

“We zitten vlakbij metrostation, NMBS station, busstop en er is een garage voor fietsen”

Citaten uit de enquête bij bedrijven

Figuur 33. Drempels om georganiseerd vervoer te voorzien voor Brusselse werknemers (enkel voor bedrijven die niet bereid zijn om georganiseerd vervoer te organiseren) (meerdere antwoorden mogelijk)

	% van de antwoorden	%
We beschouwen mobiliteit als de verantwoordelijkheid van de werknemer		44%
De organisatie is te moeilijk		37%
Geen van bovenstaande, we ervaren geen drempels om georganiseerd vervoer voor Brusselse werknemers te voorzien omdat we hier geen nood aan hebben		28%
De kostprijs is te hoog		17%
We weten niet goed hoe we dit kunnen organiseren		16%
Andere drempel, gelieve te specificeren:		11%
		N 129

Bron: IDEA Consult op basis van de enquête bij Nederlandstalige bedrijven in Brussel en in de Vlaamse rand rond Brussel

Er is nog (te) weinig kennis bij de bedrijven over de maatregelen van VDAB en Actiris voor de bemiddeling en matching van Brusselse kandidaten

De peiling naar de kennis bij de bedrijven in de Vlaamse rand en in Brussel over maatregelen van VDAB en Actiris voor de rekrutering van Brusselse kandidaten toont aan dat er nog **veel verschillende maatregelen niet gekend zijn**. Slechts 28% van de bedrijven kent de dienstverlening van VDAB ter ondersteuning van de rekrutering van Brusselse kandidaten, 27% die van Actiris en ook maar 27% kent de mogelijke vormen van competentieversterking (zoals bijvoorbeeld IBO van VDAB).. Gemiddeld 1 op 3 van de bedrijven geeft wel aan interesse te hebben om meer te weten te komen over de ondersteuningsmogelijkheden en competentieversterking van VDAB en Actiris.

Figuur 34. Kennis bij de bedrijven over de maatregelen van VDAB/Actiris voor Brusselse kandidaten (alle bedrijven)



Bron: IDEA Consult op basis van de enquête bij Nederlandstalige bedrijven in Brussel en in de Vlaamse rand rond Brussel

4/ Conclusies

In deze studie werd de interregionale mobiliteit van Brusselse werkzoekenden naar de Vlaamse rand bestudeerd. Dit werd bekeken vanuit de pendelstromen, de vacatures, de werkzoekenden en de werkgevers. In het kwantitatief gedeelte van deze studie worden de huidige pendelstromen vanuit het Brussels Gewest naar de rand, de vraagzijde in de rand en het Brussels Gewest zelf en de aanbodzijde in het Brussels Gewest in beeld gebracht. Daarnaast werd ook de bereikbaarheid van de gemeentes in de rand en in het Brussels Gewest nagegaan, via pendeltijden verkregen via Google Maps. Op basis hiervan wordt een beeld geschetst van welke zones/gemeentes in de rand en in het Brussels Gewest er nog potentieel is om de interregionale mobiliteit uit te breiden.

In de kwalitatieve analyse worden de resultaten besproken van de bevraging bij de Nederlandstalige bedrijven in Brussel en in de Vlaamse rand. De drempels van de bedrijven voor het aanwerven van Brusselaars komen hierbij aan bod, net als de acties die bedrijven zelf uitvoeren voor de tewerkstelling van Brusselaars.

4.1 Een kwantitatieve arbeidsmarktanalyse van het Brussels Gewest en de Vlaamse rand

15,4% van de Brusselaars pendelt naar het Vlaams Gewest; dit aandeel is in stijgende lijn (voornamelijk richting de rand rond Brussel)

In 2018-2019 pendelden 51 533 Brusselaars richting het Vlaamse Gewest, dit is zo'n 15,4% van de Brusselse loontrekkende bevolking met een job in Vlaanderen. Het aantal Brusselaars dat een job vindt in Vlaanderen is de voorbije jaren toegenomen. In Q2 2014-2015 pendelden zo'n 30 990 Brusselaars richting de provincie Vlaams-Brabant, of 10,2% van de loontrekkende Brusselaars. In 2019-2020 is dit gestegen tot 38 953 werknemers, of 11,7%.

Ook het aandeel van de loontrekkende jobs ingevuld door Brusselaars in het arrondissement Halle-Vilvoorde kent een sterke toename sinds 2014-2015: van 13% (of 215 321 jobs) in 2014-2015 tot 15% (of 232 577 jobs) in 2019-2020.

Gemeentes in de rand met grote bedrijventerreinen trekken veel Brusselaars aan (Zaventem, Machelen, Vilvoorde, Dilbeek, Asse, Halle, Sint-Pieters-Leeuw)

Vele Brusselaars zijn tewerkgesteld in het noordoosten van Brussel, nl. in de gemeentes Zaventem, Machelen en Vilvoorde (resp. 8 984, 5 261 en 4 447 Brusselaars in Q2 van 2019). Dit zijn gemeentes met grote bedrijventerreinen zoals Brussels Airport en bedrijventone Cargo. Hiermee vullen ze 15% of meer van alle loontrekkende jobs in deze gemeentes in. Ook in de gemeentes in de westrand rond Brussel liggen enkele grote bedrijventerreinen die Brusselaars tewerkstellen. In Asse, Dilbeek, Halle en Sint-Pieters-Leeuw zijn resp. 2 193, 2 005, 1 471 en 1 080 Brusselaars tewerkgesteld. Ze vullen er eveneens 15% of meer van alle loontrekkende jobs in. Enkel in Halle bedraagt dit aandeel zo'n 8%.

Brusselse pendelaars richting de rand wonen voornamelijk in de noordoostelijke gemeentes van het Brussels Gewest, waar ze meer dan 10% van de werkzame bevolking uitmaken

In Brussel, Schaarbeek, Anderlecht en Sint-Jans-Molenbeek wonen de meeste Brusselse pendelaars, resp. 5 842, 4 622, 3 970 en 2 827. Dit is meer dan 10% van de werkzame bevolking in deze gemeentes. In de gemeentes in het zuiden/zuidoosten zakt dit aandeel tot 6 à 8%. Bovendien is er een sterke pendelstroom richting de gemeentes Zaventem, Machelen en Vilvoorde vanuit alle Brusselse gemeentes. Steeds een groot deel (10% of meer) van alle pendelaars in een Brusselse gemeente pendelen richting Zaventem, Machelen en Vilvoorde. Daarnaast pendelen de Brusselaars ook vaak naar de gemeente in de rand grenzend aan hun gemeente van woonplaats.

Sectoren waarvoor de Brusselaars sterk naar de rand trekken zijn onder andere de groot- en kleinhandel, de reinigungssector, de ter beschikkingstelling van het personeel en het ontwerpen en programmeren van computerprogramma's

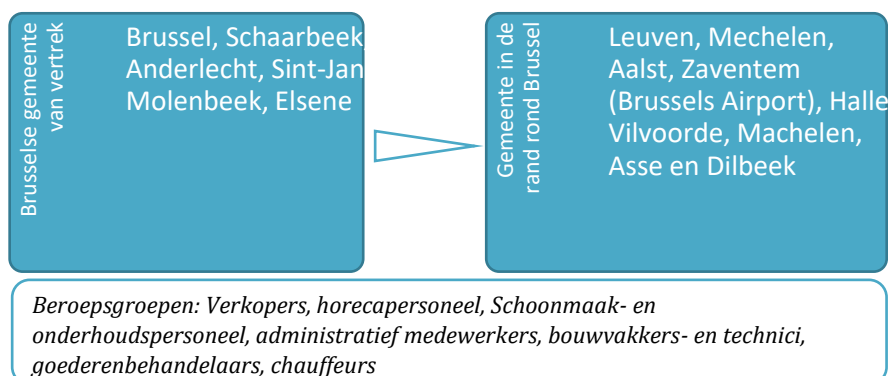
De retail, de vervoer en opslag en de administratieve en ondersteunende diensten stellen de meeste Brusselaars tewerk in de rand. De retail valt sterk op in het (zuid)westen van de rand: in Asse, Halle, Sint-Pieters-Leeuw, Drogenbos en Beersel werkt steeds zo'n 40% of meer van de Brusselse pendelaars er in de retail. De noordelijke/noordwestelijke gemeentes in de rand stellen veel werknemers tewerk in de vervoer en opslag. 20% van de Brusselse werknemers in Machelen werkt in de vervoer en opslag, in Steenokkerzeel stijgt dit tot 63%. De administratieve en ondersteunende diensten stellen in de volledige rand veel Brusselaars tewerk. In Meise werkt 73% van de Brusselse pendelaars in deze sector, in Grimbergen en Vilvoorde is dit zo'n 30% en 53%.

Daarnaast werken in het noordoosten van de rand (in Zaventem en Machelen) ook heel wat Brusselaars in de vrije en wetenschappelijke beroepen (resp. 23% en 16% van de Brusselse werknemers in Zaventem en Machelen) en de ICT (resp. 16% en 9% van de pendelende Brusselaars in Zaventem en Machelen). In het zuiden/zuidwesten (Asse, Dilbeek, Sint-Pieters-Leeuw, Drogenbos, Halle, Beersel & Linkebeek) vallen dan weer de industrie en de bouw sterker op.

Binnen bovenstaande nace1-sectoren werken de meeste Brusselse pendelaars in de rand in:

- ▶ Nace2-digit sector 81: Diensten in verband met gebouwen; landschapsverzorging (4 733)
- ▶ Nace2-digit sectoren 46 & 47: groot- en kleinhandel (m.u.v. handel in motorvoertuigen en motorfietsen) (3 544 & 2 908)
- ▶ Nace2-digit sector 70: Activiteiten van hoofdkantoren; adviesbureaus op het gebied van bedrijfsbeheer (2 551)
- ▶ Nace2-digit sector 78: Terbeschikkingstelling van personeel (2 139)
- ▶ Nace2-digit sector 62: Ontwerpen en programmeren van computerprogramma's, computerconsultancy-activiteiten en aanverwante activiteiten (1 777)
- ▶ Nace2-digit sector 56: Eet- en drinkgelegenheden (1 566)
- ▶ Nace2-digit sector 49: Opslag en vervoerondersteunende activiteiten (1319)

Bovenstaande reeds bestaande pendelstromen kunnen verder geïntensifieerd worden, en voornamelijk de pendel vanuit Brussel, Schaarbeek, Anderlecht, Sint-Jans-Molenbeek, Elsene richting Leuven, Mechelen, Aalst, Zaventem (Brussels Airport), Halle, Vilvoorde, Machelen, Asse en Dilbeek biedt het grootste potentieel om de huidige pendelstromen te vergroten.



- ▶ De gemeentes Brussel, Schaarbeek, Anderlecht, Sint-Jans-Molenbeek & Elsene bieden een zeer goede bereikbaarheid naar de rand van Brussel

Voor elk van de gemeentes Brussel, Schaarbeek, Anderlecht, Sint-Jans-Molenbeek & Elsene kunnen meer dan 22 (van de 27 geselecteerde) gemeentes in de rand binnen het uur worden bereikt met het

openbaar vervoer (trein/tram/bus/metro). Bovendien moet men vanuit Brussel (vanuit de Grote Markt) en Anderlecht vaak slechts één openbaar vervoersmiddel nemen om de rand te bereiken, nl. in 14 van de bestudeerde 27 gemeentes in de rand. Bovendien pendelen er al veel Brusselaars vanuit deze gemeentes naar de rand (resp. 6 303,4 957, 4 060, 2 920 en 2 290 vanuit Brussel, Schaarbeek, Anderlecht, Sint-Jans-Molenbeek & Elsene).

Gemeentes in het Brussels Gewest die een slechtere bereikbaarheid richting de rand bieden zijn Sint-Agatha-Berchem, Ganshoren, Jette, Evere, Sint-Gillis en Vorst. We merken wel op dat de gemeentes in de rand gelegen vlak bij de Brusselse gemeente van vertrek steeds goed bereikbaar blijken te zijn met het openbaar vervoer, met een pendeltijd van maximaal 45 minuten.

- ▶ De gemeentes Brussel, Schaarbeek, Anderlecht, Sint-Jans-Molenbeek & Elsene zijn niet enkel goed bereikbaar, maar bevatten ook een grote pool aan Brusselse werkzoekenden, en bieden bijgevolg potentieel om de pendelstroom richting de rand uit te breiden.

In Brussel, Schaarbeek, Anderlecht, Sint-Jans-Molenbeek wonen elk meer dan 8 000 niet-werkende werkzoekenden (ingeschreven bij Actiris eind januari 2022). In Elsene bedroeg dit zo'n 6 000 niet-werkende werkzoekenden eind januari 2022. Een groot deel van de Brusselse werkzoekenden heeft een laag opleidingsniveau (20% van de werkzoekenden ingeschreven bij Actiris eind januari 2022) of een buitenlands diploma zonder gelijkwaardigheid (58%). Uit het VIONA-onderzoek naar interregionale mobiliteit bleek bovendien dat Brusselaars met een niet-EU origine een grotere pendelbereidheid hebben.

We merken nog op dat de gemeentes Sint-Joost-ten-Node en Koekelberg ook een goede bereikbaarheid bieden richting de rand. In Sint-Joost-ten-Node kunnen alle 27 (van de 27 geselecteerde gemeentes in de rand) binnen het uur met het openbaar vervoer bereikt worden. In Koekelberg geldt dit voor 22 gemeentes in de rand. Het aantal werkzoekenden wonend in deze gemeentes ligt wel ietwat lager (nl. 2 708 in Sint-Joost-ten-Node en 1 688 in Koekelberg).

- ▶ De gemeentes Leuven, Mechelen, Aalst, Zaventem (Brussels Airport), Halle, Vilvoorde, Machelen, Asse en Dilbeek zijn goed bereikbaar vanuit Brussel en hebben een grote arbeidsvraag, en bieden bijgevolg potentieel om de pendelstroom richting de rand uit te breiden

De pendeltijd naar Leuven, Mechelen, Aalst, Zaventem (Brussels Airport), Halle, Vilvoorde, Machelen, Asse en Dilbeek vanuit Brussel, Schaarbeek, Anderlecht of Sint-Jans-Molenbeek bedraagt (op enkele uitzonderingen na) steeds minder dan één uur. Er pendelen bovendien reeds veel Brusselaars richting de gemeentes Leuven (2 294), Mechelen (1 682), Aalst (4 145), Zaventem (Brussels Airport) (8 984), Halle (1 471), Vilvoorde (4 447), Machelen (5 261), Asse (2 193) en Dilbeek (2 005).

De grootste vraag naar nieuwe werknemers bevindt zich in de grotere steden Aalst, Mechelen en Leuven. Hier werden resp. 4 145, 7 258 en 8 615 vacatures in 2021 ontvangen door de VDAB. Ook Zaventem, Vilvoorde, Halle, Asse, Machelen en Dilbeek telden in 2021 een hoog aantal ontvangen vacatures (steeds meer dan 1 000). 40% van de ontvangen vacatures in de rand - rechtstreeks gemeld aan de VDAB- vereist slechts een laag of geen opleidingsniveau. Kennis van het Nederlands blijkt bovendien een toegangsticket te zijn tot een job: in 84% van de ontvangen vacatures rechtstreeks gemeld aan de VDAB werd in 2021 een goede tot zeer goede kennis van het Nederlands vereist.

- ▶ Interessante beroepsgroepen om deze pendelstromen uit te breiden zijn: administratieve medewerkers, horecapersoneel, schoonmaak en onderhoudspersoneel, verkopers, goederenbehandelaars, chauffeurs, bouwvakkers en technici

Deze beroepsgroepen worden enerzijds vaak gevraagd in de vacatures in de rand en zien we ook terug bij de beroepsaspiraties van de werkzoekenden. We merken hierbij wel op dat de vacatures in het Brussels Gewest zelf gelijkaardige profielen vragen. Gelijkaardige profielen worden dus zowel veel gevraagd in het Brussels Gewest als in de rand. Dit hoeft geen belemmering te zijn voor de interregionale mobiliteit. De twee gewesten hoeven namelijk niet als harde concurrenten van elkaar beschouwd te worden. Een Brusselse werkzoekende kan bijvoorbeeld de voorkeur hebben om een

bepaald beroep uit te oefeningen in de rand, omwille van betere arbeidsvoorwaarden/een klik met de werkgever/een goede bereikbaarheid... .

De pendel vanuit Brussel, Schaarbeek, Anderlecht, Sint-Jans-Molenbeek, Elsene richting Leuven, Mechelen, Aalst, Zaventem (Brussels Airport), Halle, Vilvoorde, Machelen, Asse en Dilbeek biedt dus potentieel om de huidige pendelstromen te vergroten. We merken hierbij nog op dat men wel vaak meer dan één vervoersmiddel dient te nemen om de rand te bereiken (multimodaliteit).

Men dient bovendien rekening te houden met de drempels die de Brusselse werkzoekenden en de werkgevers in de rand ervaren. Eén van die drempels betreft de kennis van het Nederlands, dat sterk gevraagd wordt in de vacatures in de rand. De kennis van het Nederlands bij de Brusselse werkzoekenden blijft echter beperkt. Hierop en op andere drempels wordt in het kwalitatief gedeelte dieper op ingegaan.

4.2 Een kwalitatieve analyse van de aanbodzijde via een bevraging van de bedrijven in de rand van Brussel

In de kwalitatieve analyse van de aanbodzijde worden de resultaten weergegeven van de bevraging bij de Nederlandstalige bedrijven in Brussel en de Vlaamse rand rond Brussel. Deze bevraging dient om de drempels te leren kennen van de bedrijven voor het aanwerven van Brusselaars en de acties die bedrijven zelf uitvoeren om de tewerkstelling van Brusselaars te ondersteunen. Ook werd er gepeild naar de tevredenheid van de bedrijven over de ondersteuning van Actiris en VDAB voor de bemiddeling en matching van Brusselse kandidaten en over de diensten van VDAB m.b.t. competentieversterking (dit laatste dient enkel voor intern gebruik).

Voor het aanwerven en tewerkstellen van Brusselaars ervaren bedrijven verschillende drempels, die verschillen naargelang de grootte en de regio van het bedrijf

Er zijn verschillende drempels waarmee de bedrijven in Brussel en in de Vlaamse rand worden geconfronteerd bij het aanwerven en tewerkstellen van Brusselaars. De grootste struikelblokken voor Nederlandstalige bedrijven in Brussel en de Brusselse rand om Brusselaars aan te werven, zijn dat Brusselaars niet solliciteren voor hun vacatures, ze niet de vereiste kennis Nederlands hebben, en dat ze moeilijk tot bij de bedrijven geraken. Maar liefst 40% van de bedrijven geeft aan dat Brusselaars niet de vereiste kennis Nederlands hebben om bij hen te werken. Taal is dus een erg belangrijke drempel voor bedrijven. 1 op 5 bedrijven geven ook aan dat Brusselaars niet tot bij hen geraken wegens moeilijk openbaar vervoer of omdat ze geen wagen hebben.

Het is ook interessant dat maar een beperkt aandeel bedrijven aangeeft dat de beroepstechnische, generieke of digitale vaardigheden van de Brusselaars een drempel vormen. De drempels rond de kennis van Nederlands, de moeilijke verplaatsing en het gebrek aan sollicitanten blijken bijna uitsluitend van de bedrijven uit de Vlaamse Rand komen, en niet van de Brusselse bedrijven. De micro-bedrijven ervaren relatief ook meer drempels voor het aanwerven en tewerkstellen van Brusselaars dan grotere bedrijven.

De kennis van het Nederlands blijkt het belangrijkste selectiecriteria bij de rekrutering van Brusselse kandidaten

Bedrijven werden ook bevraged over de verschillende selectiecriteria bij het aanwerven van Brusselaars. De kennis van het Nederlands blijkt het belangrijkste selectiecriteria bij de rekrutering van Brusselse kandidaten, zeker in de Vlaamse Rand rond Brussel. Gemiddeld vindt 27% van de bedrijven dit belangrijk en 54% duidt het zelfs aan als zeer belangrijk. De reden hiervoor is voor de meeste bedrijven (87%) omdat de werknemers in contact komen met Nederlandstalige klanten. Ook voor interne redenen vinden verschillende bedrijven kennis van het Nederlands belangrijk, voor 7 op 10 bedrijven is dit namelijk zodat de werknemers intern goed kunnen communiceren. Voor 1 op 4 bedrijven is Nederlandse kennis belangrijk volgens de taalwetgeving. De

kennis van het Nederlands is gemiddeld belangrijker als selectiecriteria in de Vlaamse rand dan in Brussel, maar toch ook redelijk belangrijk voor de Nederlandstalige Brusselse bedrijven. Bedrijven die anderstaligen in dienst hebben of interne documenten/opleidingen in andere talen aanbieden, hechten minder belang aan de kennis van het Nederlands bij het aanwerven van Brusselaars. Een groot deel van de bedrijven kent de ondersteunende maatregelen van Actiris of VDAB niet, maar zou hier graag nog meer informatie willen.

Weinig bedrijven eisen een wagen – wanneer een kandidaat wel over eigen vervoer moet beschikken, is dit voornamelijk omdat dit nodig is voor de functie uit te oefenen

Het hebben van een eigen wagen bleek voor slechts 28% van de bedrijven (zeer) belangrijk als selectiecriteria. Het hebben van een rijbewijs bleek een iets grotere drempel, want dit is bij 43% van de bedrijven (zeer) belangrijk: voor 22% belangrijk en voor 21% heel erg belangrijk. Bij bedrijven die willen dat de Brusselse kandidaat over een rijbewijs of eigen vervoer beschikt, is dit bij de helft (54%) van de bedrijven omdat dit nodig is voor de job in het bedrijf zelf.

VDAB en Actiris bieden ondersteuning aan werkzoekenden bij het behalen van een rijbewijs. Deze ondersteuning zouden bepaalde bedrijven die een rijbewijs of eigen wagen eisen, kunnen overtuigen.

Bedrijven voeren weinig praktijken uit die de rekrutering van Brusselse kandidaten zou kunnen vergemakkelijken

Uit de studie blijkt duidelijk dat er weinig bedrijven zijn die goede praktijken hebben om de rekrutering van Brusselse kandidaten te vergemakkelijken. Twee acties die door een deel van de bedrijven gedaan worden, zijn aangepast taalgebruik in de vacatures (1 op 3) en tweetalige werk- en veiligheidsinstructies (1 op 4). Bijna de helft van de bedrijven (46%) ziet het niet zitten om taalopleidingen op de werkvloer te voorzien. Een georganiseerd systeem van carpooling tussen de collega's, eigen georganiseerd vervoer en georganiseerd vervoer met andere bedrijven behoren tot de minst voorziende praktijken. Bedrijven vinden dat de organisatie te moeilijk is en dat ze hiervoor niet verantwoordelijk zijn.

Belangrijkste lessen uit dit onderzoek voor het bevorderen van interregionale mobiliteit

► Voor de ondersteuning van Brusselse werkzoekenden

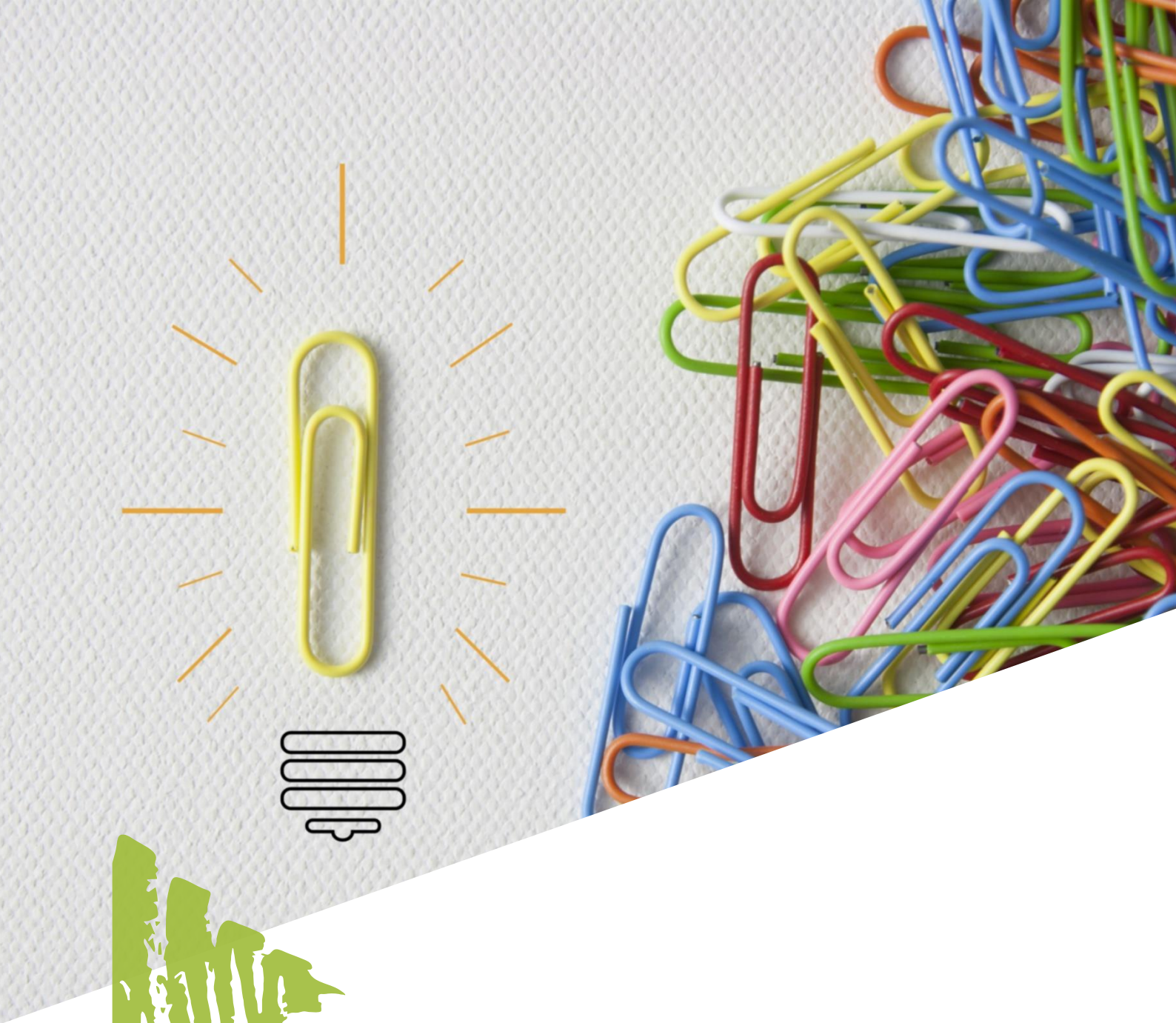
Dit onderzoek brengt in kaart in welke sectoren, welke beroepen en welke gemeentes er potentieel is voor Brusselse werkzoekenden in de Vlaamse rand.

- Er is in verschillende sectoren en voor verschillende beroepen potentieel voor Brusselse werkzoekenden in de Vlaamse rand. Dit inzicht kan gebruikt worden om Brusselse werkzoekenden met het juiste profiel te benaderen voor interregionale mobiliteit. Zo zijn schoonmaker, verkoper, horecapersoneel, bouwvakker- en technicus, administratief medewerker, goederenbehandelaar en chauffeur jobs waarvoor er veel vacatures in de rand zijn en waarvan Brusselaars aangeven interesse te hebben.
- De bereikbaarheid van verschillende gemeentes in de Vlaamse rand voor Brusselse werkzoekenden werd ook geanalyseerd in deze studie. Zo is het duidelijk welke gemeentes gemakkelijk bereikbaar zijn met het openbaar vervoer voor de Brusselse werkzoekenden, en welke moeilijker. Op die manier kan gericht gekeken worden naar haalbare jobs met betrekking tot pendeltijd voor elke Brusselse gemeente.

► Voor de ondersteuning van Vlaamse en Brusselse bedrijven

De helft van de Brusselse werkzoekenden is langer dan 2 jaar werkloos en meer dan de helft heeft een buitenlands diploma zonder gelijkwaardigheid. Bovendien is de kennis van het Nederlands bij de Brusselse werkzoekenden beperkt. Daarom is er ook vaak nood aan ondersteuning voor de bedrijven bij het tewerkstellen van Brusselse kandidaten.

- Bedrijven kunnen meer nog overtuigd worden om meer eigen praktijken in te stellen voor Brusselse kandidaten, want dit wordt vandaag nog door weinig bedrijven gedaan. Zo organiseren bedrijven zelden taalopleidingen op de werkvloer, carpooling tussen de collega's of eigen georganiseerd vervoer. Taal en mobiliteit zijn nochtans belangrijke drempels bij het aanwerven van Brusselse kandidaten.
- Actiris en VDAB hebben verschillende maatregelen die inzetten op ondersteuning voor bemiddeling, matching, competentieversterking en voor de Nederlandse taal. Er is bij erg veel bedrijven nog te weinig kennis over deze maatregelen. Deze studie onderzoekt de grootste drempels voor bedrijven in het rekruteren van Brusselse werkzoekenden. Dit inzicht kan worden gebruikt om de (informatie over de) diensten nog te verbeteren naar de bedrijven toe.



Bijlage 1: Methodologische bijlage: Survey bij de Nederlandstalige bedrijven

De bereikte doelgroep van de enquête

Het **uitsturen van de enquête** gebeurde in maart 2023 en verliep via het programma Checkmarket. De contactgegevens van de bedrijven werden verkregen via VDAB en Actiris. De bedrijven die Nederlands als voertaal hebben bij Actiris, en alle bedrijven uit de Brusselse rand gekend bij VDAB (Nederlandse voertaal verondersteld) werden uitgenodigd om de online enquête in te vullen. Er werden in totaal 6 695 bedrijven uitgenodigd voor de enquête (vestigingen tellen hierbij als apart bedrijf). Er werden twee reminders gestuurd zodoende het aantal respondenten te verhogen. De verdeling per regio is als volgt:

- ▶ **Brusselse bedrijven** : 1 104 uitgenodigd – 37 respondenten (responsgraad van 3,4%)
- ▶ **Vlaamse bedrijven (in de Brussels rand)** : 5 591 uitgenodigd – 146 respondenten (responsgraad van 2,6%)
- ▶ **Bedrijven aan de luchthaven**: 35 uitgenodigd – één respondent (responsgraad van 2,9%).

De resultaten over Aviato werden niet geanalyseerd door de beperkte respons van het aantal luchthavenbedrijven.

Het profiel van de ondernemingen dat deelnamen aan de enquête

De meeste bedrijven hebben minder dan 10 werknemers (micro-bedrijven), en een derde tussen de 10 en 50 werknemers (kleine bedrijven). Dit stemt ongeveer overeen met de Belgische verdeling volgens werknemers; er zijn in vergelijking meer kleine ondernemingen (zie onderstaande tabel).

Tabel 5. Profiel van de respondenten volgens grootte van de onderneming

Type onderneming	Aantal in enquête	Aandeel in enquête	Aandeel van type in Belgische populatie	Aandeel van werknemers dat in dit type werkt in België
Micro-onderneming: minder dan 10 werknemers	53	39%	94,6%	34,2%
Kleine onderneming: tussen 10 en minder dan 50 werknemers	49	36%	4,6%	19,5%
Middelgrote onderneming: tussen 50 en minder dan 250 werknemers	18	13%	0,7%	15,1%
Grote onderneming: 250 werknemers of meer	17	12%	0,2%	31,2%

Bron : Cijfers over de populatie via het Vlaams Verbond van Ondernemingen (VBO) - 2021

Er is ook een goede spreiding naar **sector** in de enquête. De meeste bedrijven komen uit de gezondheidszorg, zakelijke diensten, groot-/kleinhandel en de bouw. Dit stemt ongeveer overeen met de grootste sectoren in Vlaams-Brabant volgens Steunpunt Werk, zijnde: Onderwijs, zakelijke diensten, kleinhandel, gezondheidszorg en maatschappelijke diensten, groothandel en openbaar bestuur (zie onderstaande tabellen).

Tabel 6 Profiel van de respondenten volgens sector van de onderneming

Sector	Aantal	Aandeel in enquête
Gezondheidszorg en maatschappelijke diensten	34	16,2%
Zakelijke diensten, Onroerend goed, verhuur	34	16,2%
Groothandel en kleinhandel	33	15,7%
Bouw	26	12,4%
Ov. gemeenschapsvoorz., pers. diensten	21	10,0%
Hotels en restaurants	11	5,2%
Maatschappelijke dienstverlening (zonder overnachting)	6	2,9%
Onderwijs	6	2,9%
Vervoer, opslag en communicatie	6	2,9%

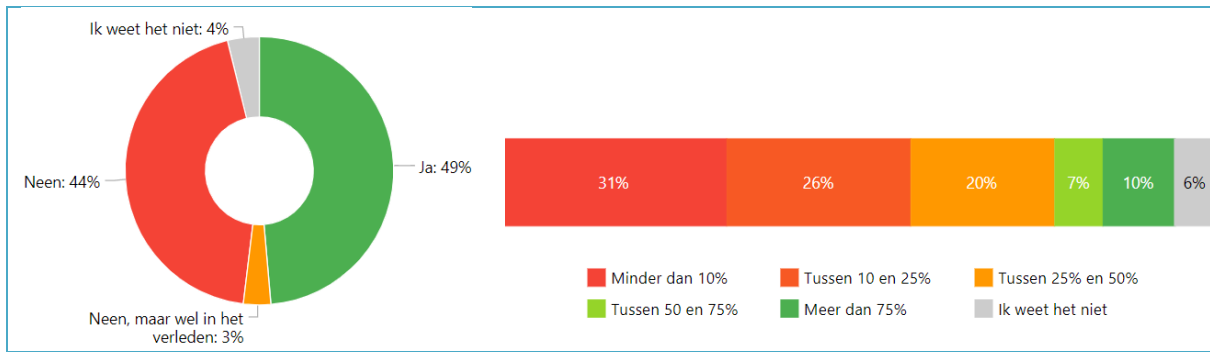
Tabel 7. Top 10 van de grootste sectoren in Vlaams-Brabant volgens het aantal werknemers

Sector	Aantal werknemers in Vlaams-Brabant
Onderwijs	47.679
Consultancy en wetenschappelijke activiteiten	47.107
Kleinhandel	37.620
Maatschappelijke dienstverlening	34.909
Gezondheidszorg	32.841
Groothandel	31.508
Openbaar bestuur	24.017
Bouw	23.637
Financiële diensten	21.839
Horeca en toerisme	20.227

Bron : Cijfers over de populatie via het Steunpunt Werk - 2023

Er is ook een goede spreiding van bedrijven mét en zonder Brusselaars in dienst. De helft van de bedrijven in de enquête heeft Brusselaars in dienst, de andere helft geen, zie hiervoor onderstaande figuur. Zo kunnen lessen worden getrokken worden van de bedrijven die Brusselaars in dienst hebben, en van de drempels bij de bedrijven zonder Brusselaars. Het aandeel van Brusselaars verschilt sterk bij bedrijven met Brusselaars in dienst, de helft heeft minder dan 25% Brusselaars in dienst, maar 10% van de bedrijven in de enquête heeft meer dan 75% Brusselaars in dienst.

Figuur 35: Verdeling van het aandeel Brusselaars in dienst bij de ondernemingen



Bron: IDEA Consult op basis van de enquête bij Nederlandstalige bedrijven in Brussel en in de Vlaamse rand rond Brussel

Bibliografie

Agentschap Digitaal Vlaanderen. (2023, 27 maart). *Wegenregister*[Dataset]. Geraadpleegd van https://download.vlaanderen.be/Producten/Detail?id=8106&title=Wegenregister_23_03_2023#

Agentschap Innoveren en Ondernemen. (2023, 3 mei). *Bedrijventerreinen OSLO, Toestand 28/04/2023*[Dataset]. Geraadpleegd van [https://download.vlaanderen.be/Producten/Detail?id=8138&title=Bedrijventerreinen OSLO Toestand 28_04_2023](https://download.vlaanderen.be/Producten/Detail?id=8138&title=Bedrijventerreinen_OSLO_Toestand_28_04_2023)

Belfius (2018, 14 maart). *Belfius publiceert een geactualiseerde versie van zijn Typologie van de gemeenten: een unieke tool die onder meer de 19 Brusselse gemeenten vergelijkt op basis van 150 indicatoren* [Persbericht]. Geraadpleegd op 10 januari 2023, van https://research.belfius.be/wp-content/uploads/2018/06/Persbericht-Typologie-VLaanderen-14-03-2018_tcm_80-150637.pdf

Infrabel. (2023, 7 februari). *Lijst en geografische voorstelling van de hoofdsporen*[Dataset]. Geraadpleegd van <https://opendata.infrabel.be/explore/dataset/geosporen/information/?disjunctive.trackcode&flag=nl&disjunctive.linecalfa&location=7,50.52608,4.37503&basemap=jawg.streets>

Janssens, R., & Saeys, M. (2021). *20 jaar BRIO-taalbarometeronderzoek BRIO WORKING PAPER 8 – 2022*. Brussels Informatie-, Documentatie-, en Onderzoekscentrum. https://www.briobrusseel.be/sites/default/files/2022-12/BWP%208%2C%2020%20jaar%20BRIO-TB-Onderzoek_0.pdf

Lebrun, K. (2018). Verplaatsingstijden met het openbaar vervoer in Brussel: de bereikbaarheid van de activiteitspolen. *Brussels Studies. La revue scientifique pour les recherches sur Bruxelles/Het wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over Brussel/The Journal of Research on Brussels*.

Statbel. (2022, 19 september). *Wagenbezit per huishouden | Statbel*. <https://statbel.fgov.be/nl/themas/datalab/wagenbezit-huishouden#:~:text=In%20Belgi%C3%AB%2C%20in%202021%2C%20heeft,heeft%20er%20meer%20dan%20twee.>

Strale, M. (2019). Verplaatsingen tussen Brussel en de rand: sterk uiteenlopende situaties. *Brussels Studies. La revue scientifique pour les recherches sur Bruxelles/Het wetenschappelijk tijdschrift voor onderzoek over Brussel/The Journal of Research on Brussels*.

Valsamis, D., Goesaert, T., Carpentier, M., De Rouck, E., & Huysmans, K. (2023). *Interregionale tewerkstellingszones op basis van een vraag- en aanbodanalyse*. Een Vionastudie in opdracht van het Departement Werk en Sociale Economie

View.brussels & VDAB (2022). Gezamenlijke arbeidsmarktanalyse Actiris-VDAB Duiding cijfermateriaal. https://www.actiris.brussels/media/2tzlpsn0/2022-02-view-brussels-jaarlijkse-gezamenlijkearbeidsmarkt_compressed-h-A8B2B47C.pdf

View.Brussels – Kerncijfers Brussels Hoofdstedelijk Gewest (View.Stat) op <https://viewstat.actiris.brussels/>