
JOB MARKET SURVEY

EDUCAVIA 2020



Interreg 
Vlaanderen-Nederland
Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling



Inhoud

Inhoud.....	2
1 Inleiding.....	3
1.1. Opzet.....	3
1.2. Methodologie.....	3
1.3. Respons.....	3
2 Onderzoeksresultaten.....	4
2.1. Impact van corona.....	4
2.1.1. In 2020.....	4
2.1.2. In de toekomst.....	4
2.2. Analyse van arbeidsmarkt.....	5
2.2.1. Aanbodzijde van de markt (werkgevers).....	5
2.2.2. Aanbodzijde van de markt (werknemers).....	6
2.3. Evaluatie van opleidingsaanbod.....	8
2.3.1. Opleidingsniveau.....	8
2.3.2. Opleidingsnoden.....	9
2.4. Rol van overheid.....	10
2.5. Evaluatie van Educavia.....	10
3. Conclusies.....	11
4. Bijlage: vragenlijst.....	12



1. Inleiding

11. Opzet

Binnen het Interreg-project *Educavia* wordt jaarlijks een arbeidsmarktonderzoek gevoerd in de MRO-sector in Vlaanderen. Omdat het laatste jaar van dit project wordt beheerst door de coronapandemie, is beslist om een bredere bevraging op te zetten dan deze naar de nood aan arbeidskrachten alleen; om een *situational report* van de sector op te maken.

12. Methodologie

Gezien de bredere scope van het onderzoek, is (anders dan de voorgaande jaren) gekozen voor interviews (in plaats van een onlinebevraging). Interviews met open vragen laten immers toe – zowel aan interviewer, als aan interviewees – om vele facetten van de arbeidsmarkt te exploreren: de toestand in de sector in het algemeen, de impact van corona in het bijzonder, de verwachtingen en vooruitzichten, de behoefte aan arbeidskrachten, een evaluatie van opleidingsniveaus, de behoefte aan een digitale leeromgeving.

Om een zo goed mogelijk beeld te krijgen van de huidige arbeidsmarkt, hebben we een tiental MRO-ondernemingen geselecteerd – zowel grotere, als kleinere; zowel privé-ondernemingen als de MRO-tak van de Belgische Luchtmacht – en leden van het hoger management van die ondernemingen om hun medewerking gevraagd.

13. Respons

Slechts zes van de tien geadresseerden konden meewerken aan het onderzoek. Anderen gaven aan door de coronacrisis te veel andere zaken aan het hoofd te hebben.

Omwille van het geringe aantal respondenten, zijn we omzichtig bij het formuleren van de onderzoeksresultaten en hoeden we ons voor veralgemeningen.

Ofschoon het aantal respondenten gering is, zijn alle respondenten het evenwel over een aantal zaken roerend eens. Zaken die we hierna dan ook uitdrukkelijk beklemtonen.

2. Onderzoeksresultaten

2.1 Impact van corona

Omdat het jaar 2020 geheel is beheerst door de corona-pandemie, kunnen we niet om de vraag heen wat de impact van die epidemie is geweest op de activiteiten van MRO-ondernemingen. En welke impact deze ondernemingen nog verwachten in de toekomst. Die vragen zijn zelfs zo pertinent, dat we ze als eerste in het onderzoek behandelen.

2.1.1 In 2020

Of en in welke mate de corona-pandemie de bedrijfsactiviteiten van MRO-ondernemingen heeft beïnvloed, is afhankelijk van het luchtvaartmarktsegment waarin hun klanten/opdrachtgevers actief zijn.

MRO-ondernemingen die verbonden zijn aan luchtvaartmaatschappijen waarvan de passagiersaantallen werden gedecimeerd, werden (uiteeraard) ook in hun activiteiten zwaar getroffen (tot 80% minder). Zij zagen zich dan ook genoodzaakt om (de meeste van) hun medewerkers technisch werkloos te maken. Sommigen moesten zelfs een deel van hun medewerkers – tot 25% ervan – ontslaan.

Daarentegen wisten MRO-ondernemingen die verbonden zijn aan aanbieders van privé- en zakenvluchten, hun activiteiten te behouden. Omdat die aanbieders in de coronamaanden van 2020 groeiden (tot 40% meer), moesten hun MRO-partners geen medewerkers op non-actief plaatsen of ontslaan. Sommigen onder hen konden er zelfs extra aanwerven.

Ook de MRO-tak van de Belgische Luchtmacht werd niet getroffen door de coronacrisis. Ofschoon niet-essentiële opdrachten werden geschrapt, bleven andere opdrachten – en met hen de MRO-activiteiten van deze organisatie – gevrijwaard.

2.1.2 In de toekomst

MRO-ondernemingen verbonden aan grote luchtvaartmaatschappijen hopen dat in het derde kwartaal van dit jaar herstel zal intreden; dat dan tot 70% van de vluchten zullen hernemen. Alles is evenwel, zo beseffen ze, afhankelijk van hoe snel zal kunnen worden gevaccineerd en welke bescherming die vaccinatie zal bieden.

Aanbieders van privévluchten verwachten dat zij sterk zullen blijven presteren; dat hun aanbod ook in de toekomst velen zal bekoren; dat velen die in coronatijden van privévluchten (en hun voordelen ondanks hun meerprijs) hebben geproefd, dat ook in de toekomst zullen blijven doen. Hun MRO-partners zien de toekomst dan ook rooskleurig tegemoet.



2.2 Analyse van arbeidsmarkt

2.2.1 Aanbodzijde van de markt (werkgevers)

Of de MRO-sector een aantrekkelijke markt is voor werknemers, is afhankelijk van wat de aanbieders in die markt hen kunnen bieden. Daarom zoeken we antwoorden op de vragen 'Is de sector aantrekkelijk voor werknemers?' en 'Hoe ziet de sector zijn toekomst; welke perspectieven kan hij aan werknemers bieden?'

2.2.1.1 Aantrekkelijkheid van sector

De aantrekkelijkheid van de MRO-sector voor (kandidaat-)werknemers, is in belangrijke mate afhankelijk van de arbeidsvoorwaarden – en in het bijzonder van de gangbare verloning – in die sector.

Welnu, respondenten zijn het erover eens dat die voorwaarden niet beter zijn dan in andere sectoren; dat lonen niet hoger en andere arbeidsomstandigheden niet gunstiger zijn. In dat laatste verband wijzen ze op nacht- en weekendwerk en werken in soms dure weersomstandigheden. Sommigen stellen zelfs uitdrukkelijk dat ze minder gunstig zijn: “We kunnen niet concurreren” of “We hebben een competitieve handicap” heet het uit hun mond.

MRO-ondernemingen voelen dan ook permanent de concurrentie van andere ondernemingen die ervaren technici zoeken en ze met gunstiger verloningen en arbeidsomstandigheden trachten weg te kapen/kopen.

In de huidige economische crisis is dat laatste minder het geval (vandaag ligt het gewicht in de arbeidsmarkt aan de werkgeverszijde), maar verwacht wordt dat dat bij het heraanpakken van de economie opnieuw anders zal zijn (dat dan het gewicht terug bij werknemers zal liggen die opnieuw zullen kunnen jobhoppen en daarbij arbeidsvoorwaarden zullen kunnen wikken en wegen).

2.2.1.2 Verwachte evolutie van sector

Algemeen wordt verwacht dat de luchtvaartsector de huidige zware terugval te boven zal komen; aangenomen wordt dat de luchtvaart – en met haar de MRO-branche – post covid opnieuw (en verder) zal groeien. De sector biedt dus een groeiperspectief.

Respondenten wijzen evenwel ook op het globale karakter van de MRO-sector en in het bijzonder op het feit dat beslissingscentra vaak in het buitenland liggen en dat de beslissingen die daar genomen worden een aanzienlijke negatieve invloed kunnen hebben op de tewerkstelling in de sector hier.¹

Dus ofschoon wordt verwacht dat de MRO-sector/markt wereldwijd zal groeien, is het niet zeker of de lokale sector/markt daar ten volle van zal kunnen (blijven) genieten.

¹ In dit verband wordt o.m. gewezen op de groeiende consolidatie in de MRO-sector waarbij kleinere, lokale aanbieders opgaan in steeds grotere groepen waarvan de beslissingscentra in het buitenland liggen

2.2.2. Aanbodzijde van de markt (werknemers)

Om te oordelen of de aanbodzijde van de MRO-markt sterk genoeg is, gaan we na of er vandaag voldoende gekwalificeerde werknemers zijn. En of er in de toekomst voldoende kandidaat-werknemers zullen zijn; of er m.a.w. voldoende leerlingen en studenten kiezen voor een opleiding in luchtvaarttechnieken.

2.2.2.1 Aantal arbeidskrachten

Over het volgende zijn alle respondenten het eens: dat er een krapte is op de arbeidsmarkt. Van geschoolde techniekers in het algemeen en van gekwalificeerde MRO-technici in het bijzonder. Respondenten gewagen gezamenlijk zelfs van een *structureel* tekort: de toekomstige uitstroom van gepensioneerd zal groter zijn en blijven dan de instroom van nieuwe werkkrachten, zo wordt algemeen aangenomen.²

Om dat tekort op te vangen, zullen MRO-ondernemingen een beroep moeten blijven doen op (buitenlandse) contractors.

Ook over de oplossing voor het terugdringen van de krapte op de arbeidsmarkt, zijn respondenten het eens: een nauwe(re) samenwerking tussen MRO-ondernemingen en scholen. Een samenwerking die verzekert dat voldoende of zelfs meer leerlingen kiezen voor een opleiding luchtvaarttechnieken. En dat die opleiding voldoende of zelfs beter aansluit op de behoeften van MRO-ondernemingen.

² Dit onderzoeksresultaat ligt overigens geheel in lijn met die van de arbeidsmarktonderzoeken die Educavia eind 2018 en 2019 uitvoerde en waarin toen ook al opt dit structurele tekort werd gewezen

2.2.2. Aantal leerlingen

In 2020 hebben er alvast meer leerlingen een opleiding vliegtuigtechnieken aangevat dan in 2019. Vooral in de secundaire onderwijsopleidingen was de instroom van leerlingen groter.

	ENROLMENT				GRADUATED			
	P&P	ZAVO	Lyceum	Total		ZAVO	Lyceum	Total
School year 2013-2014	7	14	11	32	7	13	9	29
School year 2014-2015	7	10	11	28	7	8	6	21
School year 2015-2016	6	13	9	28	6	13	11	30
School year 2016-2017	8	12	8	28	8	8	9	25
School year 2017-2018	11	10	9	30	11	9	8	28
School year 2018-2019	7	10	10	27	7	9	6	22
School year 2019-2020	5	6	13	24	5	2	6	13
School year 2020-2021	14	12	9	35				

Source: figures received from Petrus & Paulus West Oostende, ZAVO Zaventem and Stedelijk Lyceum Meir Antwerpen

	ENROLMENT	GRADUATED
School year 2013-2014		31
School year 2014-2015	54	53
School year 2015-2016	77	19
School year 2016-2017	40	35
School year 2017-2018	60	47
School year 2018-2019	62	19
School year 2019-2020	52	44
School year 2020-2021	56	

Source: figures received from University College Vives

Deze groei is opmerkelijk. Ondanks het feit dat de luchtvaartsector in 2020 door een zware crisis is getroffen, hebben meer leerlingen in dat jaar beslist om een opleiding in luchtvaarttechnieken aan te vallen. Zo is er een stijging van 45% in het secundair onderwijs en 8% in de Bacheloropleiding op vlak van inschrijvingen.

Vermoedelijk heeft de promotiecampagne *Ready for take-off* die Educavia in 2020 heeft gevoerd om jongeren warm te maken voor opleidingen in luchtvaarttechnieken, een positieve impact gehad.³

Wat er ook van zij, belangrijk is dat er een groeiend aantal jongeren (en ouders) is dat verder kijkt dan de waan van de dag; dat het zich niet laat afschrikken door een (tijdelijke) crisis en inziet dat de MRO-sector (post crisis nog altijd) beloftevolle jobperspectieven biedt.

³ Absolute zekerheid daarover is er weliswaar niet. Die zekerheid kan enkel gegeven worden door een postcampagneonderzoek dat peilt naar de impact van een campagne

2.3. Evaluatie van opleidingsaanbod

Opdat MRO-ondernemingen naar behoren zouden kunnen functioneren, is het niet alleen belangrijk dat zij voldoende werkrachten vinden, dat m.a.w. voldoende leerlingen in vliegtuigtechnieken worden opgeleid. Het is ook noodzakelijk dat die leerlingen goed worden opgeleid.

Daarom vragen we MRO-ondernemers naar hun oordeel over het niveau van de huidige opleidingen en van de afgestudeerden die deze opleidingen voltooien. En of die opleidingen aan hun behoeftes beantwoorden, dan wel of er nog oningevulde opleidingsnoden zijn.

2.3.1 Opleidingsniveau

2.3.1.1 Aangeboden opleidingen en de afgestudeerden die ze afronden

Respondenten zijn het erover eens dat de huidige opleidingen weliswaar een goede theoretische vorming bieden, maar een te geringe praktische; dat de praktische kennis van afgestudeerden – vooral op het vlak van de nieuwste digitale ontwikkelingen in het vakgebied – ontoereikend is. Zij pleiten dan ook voor een betere aansluiting van de opleidingen op de praktijk. Concreet ijveren ze in dit licht voor langere en intensievere bedrijfsstages.

Of er verschillen zijn in de onderscheiden scholen: op die vraag is er geen eensluidend antwoord. Respondenten wijzen er in dit verband overigens op dat niet zozeer verschillen in scholen belangrijk zijn, maar die in de afgestudeerden zelf. Of een afgestudeerde het professioneel waarmaakt, is niet afhankelijk van de school waaraan hij studeerde, maar van zijn werkbereidheid. En in het bijzonder zijn bereidheid om permanent de nieuwste ontwikkelingen in het vakgebied bij te benen.

2.3.1.2 Verschillen in onderscheiden opleidingsniveaus (TSO/bachelor/master) ⁴

Uiteraard hebben bachelors een andere bagage dan TSO'ers (o.m. een bredere kennis van vreemde talen, wat in de internationale context waarin MRO-ondernemingen opereren, niet onbelangrijk is), maar ook hier wijzen respondenten erop dat de persoonlijke (attitude)verschillen van de afgestudeerden belangrijker zijn.

Bovendien zijn ook de ambities van bachelors doorgaans anders dan die van TSO'ers: zij ambiëren snel(ler) te kunnen doorgroeien naar managementfuncties, weg van operationele functies op de werkvloer. En dat terwijl die laatste functies erg belangrijk zijn en blijven. Er is dan ook een permanente nood aan goedopgeleide TSO'ers die graag, zoals één van de respondenten het verwoordde, "echt sleutelen".

⁴ Wordt in de vragenlijst van het onderzoek gepeild naar verschillen tussen alle opleidingsniveaus (ook master), respondenten hebben zich beperkt tot een vergelijking van TSO en bachelor

2.3.13. Rapport van Vrijstellingen vs. Part 66/147

In dit onderzoek vroegen we respondenten in het bijzonder naar hun afweging van het Vlaamse Rapport van Vrijstellingen tegen de EASA-certificering Part 66/147. Zo vroegen we of ze meenden dat het Europese systeem in Vlaanderen ingevoerd zou moeten worden.

De antwoorden op die vraag zijn niet eenduidig. Ofschoon respondenten de verschillen tussen beiden systemen erkennen – en erop wijzen dat die verschillen vandaag door interne opleidingen worden weggewerkt – beoordelen ze die verschillen niet allemaal op dezelfde wijze. De ene oordeelt dat het Vlaamse systeem alvast toegankelijker is en kansen biedt voor leerlingen die theoretisch minder sterk zijn; de andere meent dat Vlaanderen, gegeven de internationale dimensie van de sector, te klein is om een eigen certificeringssysteem in stand te houden.

2.3.2. Opleidingsnoden

We vroegen respondenten of er nood is aan specifieke opleidingen die de basisopleidingen aanvullen. En of er behoefte is aan een digitaal leerplatform.

Sommigen pleiten alvast voor opleidingsmodules die werknemers toelaten om welbepaalde lacunes in hun expertise erg gericht in te vullen en op die manier alsnog ontbrekende aspecten van Part 66-certificering te behalen, of naar een hoger licentieniveau op te klimmen.

Respondenten staan ook open voor een digitaal leerplatform. In het bijzonder om nieuwe, digitale opleidingstools gebaseerd op augmented en virtual reality te introduceren. Gegeven de investeringen die deze laatste tools vergen, denken ze dan aan shared platform voor scholen en ondernemingen.

2.4. Rol van overheid

Respondenten oordelen eensluidend dat de overheid te weinig vertrouwd is met de MRO-sector en zijn uitdagingen. Zo wijzen ze erop dat het beroep van luchtvaarttechnicus, ondanks het structurele tekort op de arbeidsmarkt, niet als knelpuntberoep wordt erkend.

Ze hopen dan ook dat de overheid initiatieven neemt om de MRO-sector te promoten en op die manier mensen warm te maken voor een (opleiding tot een) loopbaan in die sector. In dat verband wordt o.m. gepleit voor het herinrichten van de Dag van de Luchtvaart.

2.5. Evaluatie van Educavia

Ofschoon alle respondenten het Educavia-project kennen, hebben slechts enkelen zich uitgesproken over het effect en de eventuele verderzetting ervan.

Die laatste waren het alvast over het volgende eens: wat Educavia heeft gerealiseerd, is slechts een begin. De vlag is geplant, zo heet het, en nu moet er verder worden gewerkt aan de promotie van de MRO-sector. Om de toekomst van de sector te verzekeren, is het noodzakelijk dat mensen – en in het bijzonder jongeren – blijvend warm gemaakt worden om een loopbaan in die sector uit te bouwen.

3. Conclusies

De impact van de coronacrisis op de MRO-sector is zeer groot. Omdat het aantal luchtvaartbewegingen in 2020 aanzienlijk is gereduceerd, zijn ook de MRO-activiteiten vorig jaar zwaar gekrompen.

Alleen MRO-ondernemingen verbonden aan aanbieders van privé- en zakenvluchten voelden de crisis niet, of groeiden zelfs. Evenwel, de groei in de activiteiten van deze kleinere ondernemingen weegt geheel niet op tegen de enorme krimp in de activiteiten van de grotere.

Deze crisis schrikt evenwel jongeren niet af om te kiezen voor een opleiding in luchtvaarttechnieken. Vooral de secundaire scholen die zo'n opleiding aanbieden, mochten vorig najaar aanzienlijk meer leerlingen verwelkomen.

Vermoedelijk heeft de promotiecampagne die Educavia in 2020 voerde om jongeren warm te maken voor een loopbaan in de MRO-sector, een positieve impact gehad, maar absoluut zeker weten we dat niet. Wat er ook van zij, de initiatieven van Educavia zijn beslist zinvol.

Immers, er is een structureel tekort aan geschoolde MRO-techniekers. De instroom van nieuwe werknemers (pas-afgestudeerden) is kleiner dan de uitstroom (gepensioneerden). En dat zal nog lang zo blijven, zo wordt vermoed. Men gewaagt dan ook van een structureel tekort.

Niet alleen moeten meer jongeren worden aangespoord tot het volgen van opleidingen in luchtvaarttechnieken; deze opleidingen moeten ook beter dan vandaag worden afgestemd op de (praktijk)noden van de MRO-ondernemingen.

Er is dan ook nood aan een permanente dialoog tussen overheid (die, aldus de respondenten van het onderzoek, te weinig vertrouwd is met de uitdagingen van de sector), scholen en MRO-ondernemingen. En in het bijzonder van een gangmaker die die dialoog gaande houdt.

Een gangmaker als Educavia bijvoorbeeld. Om de toekomst van de MRO-sector te verzekeren, is het noodzakelijk dat jongeren blijvend warm worden gemaakt voor opleidingen die voorbereiden op een loopbaan in deze bedrijfstak. En dat die opleidingen aansluiten op de reële noden in die sector.

4. Bijlage: vragenlijst

VRAGENLIJST IN HET KADER VAN HET ARBEIDSMARKTONDERZOEK 2020 – DEEL VAN HET INTERREG EDUCAVIA PROJECT

Situering

Binnen het Educavia Interreg project wordt voorzien in de publicatie van een jaarlijks arbeidsmarktonderzoek gedurende de drie jaar dat het project loopt. In het laatste jaar van het project wordt specifiek, omwille van de corona-situatie- overgestapt naar een “situational report” van de MRO sector in Vlaanderen. De dreiging van massale ontslagen en de onzekerheid op korte en lange termijn binnen de sector nopen tot een bredere bevraging eerder dan een bevraging die specifiek op de nood aan arbeidskrachten is gericht.

Methodologie

Er is voor dit arbeidsmarktonderzoek gekozen voor gerichte interviews bij de *leading captains of industry* (niveau hoger management) binnen de Vlaamse MRO sector. Er is bewust gekozen voor een billijke spreiding, waarbij zowel grote MRO bedrijven als ook kleine kmo's aan het woord komen. De bevraging is opgebouwd rond een aantal aspecten: de toestand binnen de sector, de impact van corona, de verwachtingen en vooruitzichten, de noodzaak aan extra arbeidskrachten, de verwachte opleidingsniveaus, een analyse van de bestaande opleidingen, de noodzaak aan een toekomstige digitale leeromgeving.

Resultaten

De resultaten van de bevraging zullen neergeschreven worden in een rapport. Dit rapport wordt bekendgemaakt in het kader van de afsluiting van het Educavia project, eind 2020. Uiteraard ontvangt iedere deelnemer een exemplaar van het rapport.

Vragenlijst

Vraag 01 – Identificatie bedrijf

Omschrijf uw bedrijf.

In welke segmenten van de MRO-sector bent u actief? Hoe lang al is uw bedrijf actief binnen de MRO sector? Heeft U enkel in Vlaanderen vestigingen of ook in andere Gewesten en/of andere landen?

Hoeveel werknemers telt uw onderneming?

Schets hierbij ook de verdeling van de opleidingsniveaus binnen de onderneming. Hoeveel werknemers op Niveau 4 (BSO), Niveau 5 (Bachelor) en Niveau 6 (Master) telt uw onderneming?

Wat is het relatieve aandeel daarin van de vliegtuigtechnici?

Beschrijf het opleidingsniveau van de vliegtuigtechnici – welke opleiding volgden zij, welke studierichting?

Is de groep van vliegtuigtechnici sterk geëvolueerd over de voorbije jaren, in welke zin? Worden er nu andere verwachtingen gesteld naar de vliegtuigtechnici?

Vraag 02 – Evolutie personeelsbestand

Heeft U de voorbije 6 en 12 maanden personeel aangeworven of afgedankt?

Waarom, in welke mate en op welk niveau?

Was er sprake van tijdelijke werkloosheid?

Is er in het geval van verminderde nood aan technici ingezet op omscholing of bijscholing van deze werknemers?

Vraag 03 – Impact van het corona-virus op de activiteiten van de onderneming

Merkt U een significant effect van de corona-toestand op uw bedrijfsactiviteiten?

Is uw bedrijfsactiviteit gestegen of gedaald? Kan U hier een grootteorde op kleven? Stip hierbij de verschillende oorzaken voor de stijging of daling aan.

Vraag 04 – Impact van het corona-virus op de bedrijfsactiviteiten

Denkt U dat de corona-toestand in de volgende 6 tot 12 maanden een specifiek effect zal blijven hebben op uw bedrijfsactiviteiten? Verduidelijk waarom wel/ niet. Kan u anticiperen op eventuele negatieve effecten? Welke maatregelen voorziet u om met deze effecten om te gaan? Verwacht U daarbij bepaalde initiatieven vanuit andere sectoren (onderwijs, VDAB, etc) en/ of de overheid?

Vraag 05 – Niveau opleiding vliegtuigtechnici

Wat is uw oordeel over het niveau van de huidige lichte afgestudeerde vliegtuigtechnici?

Zijn zij voldoende opgeleid voor hun toekomstige taak? Wat zijn volgens uw mening de sterke kanten van hun opleiding? Waar zitten de zwaktes?

Stomen de bestaande opleidingen de studenten klaar voor hun rol binnen het bedrijf?

Waarom wel/niet? Voorziet U zelf opleidingen binnen het bedrijf om eventuele tekorten aan te vullen? Zo ja, welke? Bent U van oordeel dat de leercurve van de opleiding vliegtuigtechnicus juist zit?

Vraag 06 – Niveau opleiding vliegtuigtechnicus

Bent U van oordeel dat het niveau van de opleiding Vliegtuigtechnicus (Niveau 4 BSO/ Niveau 5 Bachelor/Niveau 6 Master) juist zit?

Moet de opleiding op een specifiek niveau verankerd worden? Waarom wel/niet? Spelen economische aspecten (loonkost, loonschalen, ...) een hoofdrol bij het vastleggen van dat niveau of gaat het vooral om een vastleggen van niveau op basis van verwachte competenties en uit te voeren taken?

Vraag 07 – Evolutie arbeidsmarkt

Ervaart u een krapte op de arbeidsmarkt voor vliegtuigtechnici?

Is het moeilijk om gekwalificeerde werkrachten te vinden? Waarom wel/niet? Is hierin een evolutie (positief of negatief) merkbaar? Wat is volgens U de eventuele oorzaak van een krapte?

Wat kan of moet er gebeuren om de eventuele krapte weg te werken?

Welke rol kan de industrie/onderwijs/overheid hierbij spelen? Hoe aantrekkelijk is de MRO-sector? Is er concurrentie van andere sectoren waar technici heen trekken? Bij verandering van sector, gaat het dan vooral om arbeids- en loonvoorwaarden of zijn er andere redenen waarom werknemers de MRO-sector verlaten?

Wordt er vaak en veelvuldig gebruik beroep gedaan op buitenlandse werknemers?

Wat kan hierbij de drijfveer zijn? Wordt er vaak beroep gedaan op externe aannemers/ dienstverleners die hun personeel inzetten? Waarom wel/niet?

Vraag 08 – Part 66/147

Vlaanderen kent een uniek en specifiek systeem voor de certificering van de opleiding vliegtuigtechnicus. Dit is het zogenaamde “rapport van vrijstellingen”. Andere Europese landen en de Waalse Gemeenschap hanteren het Europese Part 66/147 systeem. Meent U dat het Europese systeem zou moeten ingevoerd worden in Vlaanderen? Wat zouden de argumenten daarvoor kunnen zijn (voor of tegen)? Zou het verschil in stageduur (1 jaar ten opzichte van 2/3 jaar) hierbij een cruciale rol spelen? Als U werkt met binnen- en buitenlandse technici, merkt U een significant niveauverschil op tussen beide categorieën? Waar situeert het eventuele verschil zich vooral? Is er een beleid omtrent het verhogen/behalen van bijkomende licenties? Hoeveel van de techniekers heeft een licentie? Is er nood aan het extra vormen van techniekers opdat men de juiste licenties bezit?

Vraag 09 – Opleidingsniveau

Ervaart U een significant verschil in opleidingsniveau tussen de aangeboden opleidingen vliegtuigtechnicus?

Zij er opleidingen die er in de positieve zin uitspringen? Wat zijn dan de meest opvallende kenmerken/ voordelen/ sterke punten? Zijn er aspecten die volgens U structureel ontbreken binnen alle opleidingen? Zo ja, welke?

Wat kunnen (specifieke) opleidingsinstellingen beter /anders doen om de opleidingen verder te verbeteren?

Moet hierbij meer ingezet worden op digitaal leren en afstandsonderwijs? Is er meer ruimte nodig voor *Blended learning* en *Learning on the job*?



Vraag 10 – Arbeidsvoorwaarden – aantrekkelijkheid sector

Bent U van oordeel dat de arbeidsvoorwaarden binnen de MRO sector concurrentieel zijn met andere sectoren (elektronica, offshore wind, mechanica, automobielandustrie, etc.)? Is er voldoende info bekend over de arbeidsvoorwaarden binnen de MRO-sector? Is dit voldoende bekend bij de toekomstige/ potentiële werknemers? Indien nee, wat dient hieraan te veranderen, hoe? Worden veel vliegtuigtechnici weggekaapt door andere sectoren? Merkt U een evolutie in de arbeidsvoorwaarden? Hoe denkt U dat de arbeidsvoorwaarden zich verder zullen ontwikkelen? Ziet U arbeidsvoorwaarden als een knelpunt om de MRO sector aantrekkelijk(-er) te maken?

Vraag 11 - Opleidingen

Is er volgens U nood aan een specifieke opleiding – aanvullend op de basisopleiding Vliegtuigtechnicus? Is er volgens U nood aan een specifieke digitale leeromgeving/ leerplatform voor vliegtuigtechnici/ de MRO sector? Welke inhoud zou dergelijk platform kunnen/ moeten aanbieden? Ziet U dergelijk initiatief als een aanvulling op de basisopleiding of eerder als een aanvulling op de basisopleiding, vooral gericht op omscholing en bijscholing? Zou U bereid zijn om voor dergelijke opleidingen te betalen? Zo ja, wat zijn volgens U richtprijzen voor dergelijke virtuele opleidingen? Worden deze opleidingen best volledig digitaal of als een combinatie tussen digitaal en fysiek leren/trainen aangeboden? Zou U als bedrijf zelf bereid zijn om (bestaande) leerinhoud die in uw bedrijf aanwezig is/ zal zijn op dergelijk platform aan te bieden? In welke domeinen ziet U dergelijke opleidingspakketten vooral nuttig/nodig?

Vraag 12 – Overheid

Is volgens U mening de overheid voldoende bekend met de MRO sector in Vlaanderen?

Verwacht U initiatieven vanuit de overheid om de MRO sector verder te steunen of te promoten? Geldt dit volgens U ook voor de opleidingen Vliegtuigtechnicus?

Vraag 13 – Evolutie MRO sector

Hoe kijkt U aan tegen de verdere ontwikkeling van de MRO sector in Vlaanderen?

Wordt dit een lastig verhaal of staat er een mooie toekomst te wachten? Over welke tijdslijn spreken we? Welke fundamentele ingrepen zijn volgens U nodig om de sector verder te laten groeien? Ziet U de toekomst voor de sector eerder somber of eerder rooskleurig?

Vraag 14 – Educavia

Het Interreg Educavia project had de voorbije jaren tot doel om de MRO-sector en de beroepen binnen de MRO-sector actief te promoten. Bent U op de 1 of ander wijze in contact gekomen met dit project? Zo ja, hoe?

Heeft U positieve effecten gemerkt die uit dit project voortkwamen? Heeft U een impact ervaren? Denkt U dat er in de toekomst blijvend nood is aan een dergelijk initiatief om de MRO sector en de luchtvaart technische beroepen verder te promoten en de link te leggen tussen industrie, onderwijs en overheid?

Vraag 15 – Rondvraag

Heeft u nog specifieke opmerkingen of aandachtspunten die U wenst te delen?

