

ONDERZOEK NAAR DE IMPACT VAN DE HAVEN VAN BRUGGE-ZEEBRUGGE OP HET VLAK VAN TEWERKSTELLING (DIRECT EN INDIRECT)

AANVULLEND ONDERZOEK BIJ DE HOOFDOPDRACHT "STRATEGISCH PLAN VOOR DE
HAVEN VAN BRUGGE-ZEEBRUGGE"

EINDRAPPORT

DECEMBER 2003

INHOUDSTAFEL

INLEIDING	3
DEEL 1: INVENTARISATIE VAN DE DIRECTE TEWERKSTELLING	5
1. Geografische afbakening van het studiegebied	5
2. Methodologische aanpak	9
3. Raming van de bezoldigde tewerkstelling volgens de Nationale Bank van België	10
4. Raming van de bezoldigde tewerkstelling volgens de RSZ	13
5. Kwalitatieve aspecten inzake de bezoldigde tewerkstelling volgens enquête WES Onderzoek & Advies	17
5.1. Onderzoeksmethodologie	17
5.2. Responsgraad	18
5.3. Verdeling van de globale tewerkstelling in de haven van Brugge- Zeebrugge over de verschillende onderscheiden havendelen	19
5.4. Verdeling van de tewerkstelling over de verschillende statuten en geslachten	23
5.5. Verdeling van de tewerkstelling over verschillende sectoren en subsectoren	24
5.6. Verdeling van de tewerkstelling naar het al dan niet havengebonden karakter van de activiteiten	27
5.7. Tewerkstelling per hectare	34
6. Samenvatting	35
DEEL 2: WOON-WERKRELATIES IN DE DIRECTE TEWERKSTELLING	39
DEEL 3: INVENTARISATIE VAN DE INDIRECTE TEWERKSTELLING IN HET ARRONDISSEMENT BRUGGE	45
1. Methodologie	45
1.1. Bepaling van de potentiële indirecte tewerkstelling	45
1.2. Enquêtering en responsgraad	47
2. Raming van de indirecte tewerkstelling	47
DEEL 4: PROGNOSE VAN DE HAVENGEBONDEN PRIVATE TEWERKSTELLING	53

INLEIDING

In het kader van de opdracht inzake de opmaak van het "Strategisch Plan voor de toekomstige ontwikkeling van de haven van Zeebrugge en Brugge" werd een ontwerp van een ruimtelijk streefbeeld bepaald. Hierbij werd onder meer rekening gehouden met de te verwachten toekomstige trafieken die de haven kan aantrekken en wat de ruimtelijke impact hiervan is voor de toekomstige aan te snijden haventerreinen. Tevens werd een afweging gedaan op het vlak van leefbaarheid van de nabijgelegen woonkernen, de ontwikkelde en te ontwikkelen ecologische interessante gebieden en mobiliteit.

Een belangrijk socio-economisch aspect dat nog niet werd behandeld, is de huidige en toekomstige, directe en indirecte tewerkstellingsimpact van de havenactiviteiten.

Deze studie heeft tot doel de huidige en toekomstige impact van de haven van Zeebrugge op het vlak van tewerkstelling in kaart te brengen. Hierbij wordt niet alleen de directe tewerkstelling binnen het havengebied gemeten, maar tevens het indirecte effect via onder meer lokale spin-offs en specifiek toeleveringsrelaties. Wat de directe tewerkstelling betreft, wil het onderzoek eveneens de woon-werkrelaties (dit wil zeggen de herkomst van de werknemers in het havengebied) bestuderen.

Het onderzoek is opgevat in vier stappen. In de eerste plaats zullen we de directe tewerkstelling inventariseren (deel 1). Vervolgens onderzoeken we de woon-werkrelaties in de directe tewerkstelling (deel 2). In het derde deel maken we een raming van de indirecte tewerkstelling binnen de Brugse regio. Tenslotte maken we een inschatting van de verwachte tewerkstelling in functie van de verwachte ontwikkeling van de haven tijdens de planperiode 2020-30 (deel 4).

DEEL 1: INVENTARISATIE VAN DE DIRECTE TEWERKSTELLING

In dit eerste deel wordt de directe tewerkstellingsimpact van de haven van Zeebrugge en Brugge bestudeerd. Met de directe tewerkstellingsimpact wordt de tewerkstelling binnen de begrenzing van het zeehavengebied bedoeld.

Vooreerst zal het studiegebied geografisch worden afgebakend. Vervolgens zal de methodische aanpak worden toegelicht. Daarna worden de resultaten besproken.

1. Geografische afbakening van het studiegebied

Voor de geografische afbakening van het gebied wordt, naar analogie met "Het Strategisch Plan voor de haven van Zeebrugge en Brugge", gesteund op het Koninklijk Besluit van 2 februari 1993 over de Overdracht van de verschillende havengebieden van de Staat aan het Vlaamse Gewest.

De havenzone Brugge-Zeebrugge wordt aldus omschreven als het gebied begrensd door (zie figuur 1):

Ten noorden:

- de Noordzee, met als grens de westelijke en oostelijke dam van de Buitenhaven en de verbindingslijn tussen de damkoppen.

Ten oosten:

- de De Maerestraat tussen de Zeedijk en de Kustlaan N34;
- de rijksweg N300 tot snijding met N376;
- de rijksweg N376 tot snijding met R30.

Ten zuiden:

- de rijksweg R30 tussen de snijding met N376 en de Krakelebrug

Ten westen:

- de spoorweg tussen de Krakelebrug en de snijding met het verlengde van de geplande N31a;
- de N31a tussen voormelde snijding en de Kustlaan N34;
- de Baron De Maerelaan tussen de Kustlaan N34 en de Zeedijk.

Het gebied ten noorden van de Herdersbrug is de havenzone Zeebrugge. Het gebied ten zuiden van de Herdersbrug is de havenzone Brugge. De twee zones samen vormen het havengebied van Brugge-Zeebrugge.

2. Methodologische aanpak

Om de directe tewerkstellingsimpact van de haven van Brugge en Zeebrugge te meten, maken we een inventaris op van de tewerkstelling binnen het zeehavengebied.

Hiervoor doen we een beroep op **drie gegevensbronnen**:

- in de eerste plaats wordt de directe tewerkstelling in de havenzone van Brugge-Zeebrugge geraamd aan de hand van de jaarlijkse inventariserende studie van de **Nationale Bank van België**. De tewerkstelling wordt door de Nationale Bank van België becijferd op basis van de jaarrekeningen van in de haven gevestigde bedrijven en instellingen. De resultaten worden weergegeven per deelsector (particuliere sector, openbare sector) en, enkel voor de particuliere sector, ook per havendeel (havenzone Brugge, havenzone Zeebrugge);
- vervolgens ramen we de directe bezoldigde tewerkstelling op basis van een tweede bron, namelijk het gegevensbestand van de **Rijksdienst voor Sociale Zekerheid**;
- tenslotte worden aan de hand van de resultaten van een **enquête** uitgevoerd door WES Onderzoek & Advies bij de ondernemingen gevestigd in het havengebied van Zeebrugge en Brugge een aantal aspecten van de directe tewerkstelling in het havengebied vanuit kwalitatieve hoek benaderd. Zo wordt het relatief belang van iedere havenzone in de directe tewerkstelling van de haven van Brugge-Zeebrugge nagegaan. Hiervoor worden vier havendelen onderscheiden: voorhaven, achterhaven, binnenhaven en transportzone. Eveneens wordt aandacht geschonken aan de verdeling van de bezoldigde tewerkstelling over de verschillende sectoren en subsectoren en zal de globale tewerkstelling in de haven van Brugge-Zeebrugge gedifferentieerd worden in functie van het al dan niet havengebonden karakter van de activiteit. Daarnaast zal, zowel voor het volledige havengebied als voor de vier deelgebieden afzonderlijk, per sector (primaire sector, industrie, bouw en tertiaire sector) de tewerkstelling per hectare berekend worden.

3. Raming van de bezoldigde tewerkstelling volgens de Nationale Bank van België

Sedert 1997 publiceert de Nationale Bank van België jaarlijks haar rapporten over het economisch belang van de havens van Antwerpen, Gent, Brugge-Zeebrugge en Oostende¹. Deze rapporten bepalen de directe bijdrage van de diverse havenzones tot de Belgische economie op het vlak van tewerkstelling, toegevoegde waarde, investeringen en bijdrage aan de schatkist. Als gegevensbron maakt de Nationale Bank van België gebruik van de bij de Balanscentrale neergelegde jaarrekeningen van de in de havenzone gevestigde bedrijven.

In het kader van deze studie richten we onze aandacht enkel op de gegevens inzake tewerkstelling en met betrekking tot de haven van Brugge-Zeebrugge.

De tewerkstelling in de havenzone van Brugge-Zeebrugge (zie tabel 1) wordt door de Nationale Bank van België op basis van de jaarrekeningen van in de haven gevestigde bedrijven en instellingen becijferd op 11.223 arbeidsplaatsen (voltijdse equivalenten) in het jaar 2001².

Tabel 1
Verdeling van de bezoldigde tewerkstelling in de haven van Brugge-Zeebrugge over de verschillende sectoren en subsectoren, 2001

(Sub)sector	In %	In voltijdse equivalenten	Aantal opgenomen ondernemingen
Scheepsagenten en expediteurs	4,0	449	34
Goederenbehandelaars	10,9	1.224	20
Rederijen	2,1	232	10
Wegvervoer	10,0	1.125	42
Andere diensten	7,1	798	85
DIENSTEN	34,1	3.828	191
Energie	1,2	133	5
Chemische nijverheid	2,4	265	3
Scheepsbouw en -herstelling	1,1	125	7
Elektronica	6,8	758	4
Metaalverwerkende nijverheid	5,9	658	12
Visserij	3,9	441	14
Voedingsnijverheid	7,9	892	17
Andere industrie	13,2	1.490	41
INDUSTRIE	42,4	4.762	103
PARTICULIERE SECTOR	76,5	8.590	294
Staat/Gewest/Stad	3,0	338	
Zeemacht	17,0	1.907	
NMBS	2,0	225	
Havenbedrijf	1,5	163	
OPENBARE SECTOR	23,5	2.633	
TOTAAL	100,0	11.223	

BRON: Nationale Bank van België, Economisch belang van de zeehavens. Haven van Brugge-Zeebrugge, boekjaar 2001.

¹ "Economisch belang van de zeehavens. Haven van Brugge-Zeebrugge", Boekjaar 2001, Nationale Bank van België, Agentschap Gent.

² De meest recente gegevens van de Nationale Bank van België over loontrekkende werkgelegenheid, die op moment van publicatie van dit rapport beschikbaar zijn, hebben betrekking op boekjaar 2001.

De tabel toont eveneens de verdeling van de bezoldigde tewerkstelling over de verschillende sectoren en deelsectoren.

Uit de cijfers blijkt dat meer dan drie vierde of 76,5% van het aantal bezoldigden tewerkgesteld is in de particuliere sector. Minder dan 1 op 4 bezoldigden (23,5%) is tewerkgesteld in de openbare sector.

Binnen de particuliere sector is 44,6% tewerkgesteld in de dienstensector tegenover 55,4% in de industrie. Voornamelijk de sector van de 'goederenbehandelaars' (1.224 voltijdse equivalenten) en de sector van 'het wegvervoer' (1.125 voltijdse equivalenten) nemen een groot deel van de bezoldigde tewerkstelling binnen de dienstensector voor hun rekening. In de industrie is het grootst aantal bezoldigden terug te vinden: de voedingsnijverheid (892 voltijdse equivalenten), de elektronica (758 voltijdse equivalenten) en de metaalverwerkende nijverheid (658 voltijdse equivalenten) en in de andere industrie (1.490 voltijdse equivalenten).

In de openbare sector zijn ruim 7 op 10 werknemers (72,4%) tewerkgesteld bij de Zee-macht. Dit cijfer komt overeen met 17,0% van de totale loontrekkende werkgelegenheid (uitgedrukt in voltijdse equivalenten) binnen de haven van Brugge-Zeebrugge. Op de tweede plaats komen de federale, gewestelijke, provinciale en stedelijke overheidsdiensten die 12,8% van de bezoldigde tewerkstelling binnen de openbare sector voor hun rekening nemen, gevolgd door de NMBS (225 voltijdse equivalenten of 8,5% van de bezoldigde tewerkstelling binnen de openbare sector, wat het goederenverkeer betreft) en het Havenbedrijf (163 voltijdse equivalenten of 6,2% van de bezoldigde tewerkstelling binnen de openbare sector).

Voor de particuliere sector beschikt de Nationale Bank van België eveneens over cijfers voor de twee deelzones van het havengebied afzonderlijk, met name de havenzone Brugge (dit is het gebied ten zuiden van de Herdersbrug) en de havenzone Zeebrugge (dit is het gebied ten noorden van de Herdersbrug). Deze gegevens worden weergegeven in tabel 2.

Tabel 2
Verdeling van de bezoldigde tewerkstelling in de particuliere sector in de haven van Brugge-Zeebrugge over de verschillende sectoren en subsectoren, naar havendeel

(Sub)sector	Havenzone Brugge		Havenzone Zeebrugge	
	In %	In voltijdse equivalenten	In %	In voltijdse equivalenten
Scheepsagenten en expediteurs	0,0	1	9,1	448
Goederenbehandelaars	0,0	1	24,9	1.223
Rederijen	0,0	0	4,7	232
Wegvervoer	6,2	227	18,3	898
Andere diensten	8,3	305	10,0	493
DIENSTEN	14,5	534	67,0	3.294
Energie	0,5	20	2,3	113
Chemische nijverheid	7,2	265	0,0	0
Scheepsbouw en -herstelling	0,6	22	2,1	104
Elektronica	19,1	701	1,2	57
Metaalverwerkende nijverheid	16,1	593	1,3	65
Visserij	0,0	0	9,0	441
Voedingsnijverheid	23,8	873	0,4	19
Andere industrie	18,1	666	16,8	825
INDUSTRIE	85,5	3.139	33,0	1.624
PARTICULIERE SECTOR	100,0	3.673	100,0	4.918

BRON: Nationale Bank van België, Economisch belang van de zeehavens. Haven van Brugge-Zeebrugge, boekjaar 2001.

Van de totale bezoldigde tewerkstelling in de particuliere sector in het havengebied Brugge-Zeebrugge, heeft 57,2% betrekking op de havenzone Zeebrugge en 42,8% op de havenzone Brugge.

86,1% van de werkgelegenheid in de diensten en 34,1% van de werkgelegenheid in de industrie in het volledige havengebied worden gegenereerd in het havendeel van Zeebrugge, tegenover respectievelijk 13,9% en 65,9% in het havendeel van Brugge.

In de **havenzone van Brugge** is ruim 85% (85,5%) van de loontrekkende werkgelegenheid in de particuliere sector gesitueerd in de industrie. De overige 14,5% heeft betrekking op de dienstensector.

Binnen de industrie wordt de meeste tewerkstelling in de havenzone Brugge gegenereerd door de 'voedingsnijverheid' (27,8%), de sector van 'elektronica' (22,3%) en de 'metaalverwerkende nijverheid' (18,9%). Ook de 'chemische nijverheid' (8,4%) neemt een belangrijk deel van de loontrekkende werkgelegenheid in de industrie voor zijn rekening. Voorts wordt 0,7% van de bezoldigde tewerkstelling in de industrie gegenereerd door de subsector 'scheepsbouw en herstelling' en 0,6% door de subsector 'energie'. De 'andere industrie' levert 21,2% van de totale werkgelegenheid in de industrie en 18,1% van de totale werkgelegenheid in de particuliere sector voor haar rekening in de havenzone van Brugge.

De dienstensector in de havenzone van Brugge heeft voornamelijk betrekking op het 'wegvervoer' en de 'andere diensten'. Deze twee sectoren zorgen voor respectievelijk 42,5% en 57,1% van de totale tewerkstelling in de dienstensector en voor respectievelijk 6,2% en 8,3% van de totale tewerkstelling in de particuliere sector. De subsectoren 'scheepsagenten en expediteurs' en 'goederenbehandelaars' zijn elk goed voor welgeteld één voltijdse equivalent bezoldigde werkgelegenheid.

In de **havenzone van Zeebrugge** zijn, in tegenstelling tot de havenzone van Brugge, de diensten relatief belangrijker dan de industrie op het vlak van tewerkstelling. Twee derde (67,0%) van de tewerkstelling in de particuliere sector in dit havendeel heeft betrekking op de diensten, eenderde (33,0%) heeft betrekking op de industrie.

De belangrijkste sector op het vlak van bezoldigde tewerkstelling binnen de diensten is deze van de 'goederenbehandelaars' (37,1%). Op de tweede plaats komt het 'wegvervoer' (27,3%). Als derde belangrijkste subsector noteren we de 'andere diensten': kuipers en schoorders, bergingsbedrijven, reinigings- en ontsmettingsfirma's, sleepbedrijven, gespecialiseerde laboratoria en controlefirma's, scheepsbevoorraders, bunkerfirma's, averijcommissarissen, classificatiekantoren, nautische en andere experts,... (15,0%). Vervolgens komt de sector van de 'scheepsagenten en expediteurs' (13,6%). Tenslotte zijn er de 'rederijen' die de overige 7,0% van de bezoldigde tewerkstelling binnen de diensten voor hun rekening nemen.

Terwijl in de havenzone van Brugge tewerkstelling in de visserijsector niet voorkomt, blijkt voor de havenzone van Zeebrugge de 'visserij' de op één na belangrijkste sector binnen de industrie te zijn. De visserij genereert er 27,2% van de tewerkstelling in de industrie. De eerste plaats wordt ingenomen door de 'andere industrie'¹ die goed is voor ruim de helft van de bezoldigde tewerkstelling in de industrie (50,8%). De sectoren 'energie' en 'scheepsbouw en -herstelling' vertegenwoordigen respectievelijk 7,0% en 6,4% van de tewerkstelling in de industrie. Tot slot is 3,5% van de tewerkstelling terug te vinden in de 'metaalverwerkende nijverheid', 3,5% in de 'elektronica' en 1,2% in de 'voedingsnijverheid'.

4. Raming van de bezoldigde tewerkstelling volgens de RSZ

In deze paragraaf ramen we de bezoldigde tewerkstelling aan de hand van het gegevensbestand van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ). Uit dit gegevensbestand werden alle bedrijven geselecteerd met een vestiging in het arrondissement Brugge. Op basis van straatnaam ('adres van de werkgever') werden vervolgens alle bedrijven geselecteerd waarvan de maatschappelijke zetel in het studiegebied gelegen is. Het betreft dus een strikt geografisch criterium, ongeacht het feit of de onderneming in kwestie al dan niet een maritieme gebondenheid heeft. Om de analyse te verfijnen, werd het studiegebied op analoge wijze als bij de raming van de bezoldigde tewerkstelling volgens de enquête van WES Onderzoek & Advies (zie verder) opgedeeld in vier deelgebieden. Volgende straten werden - voor ieder deelgebied - in beschouwing genomen:

- voor de 'voorhaven':
Henri Victor Wolvenstraat, Paul Jean Claysstraat, Hendrik Van Minderhoutstraat, Zweedse Kaai, Rederskaai, Graaf Jansdijk, Paardenmarktstraat, Omooikaai, Wittebankstraat, Appelzakstraat, Visserstraat, Vismijnstraat, Noordhinderstraat, Wandelbaarstraat, Tijdokstraat, Kielbankstraat, Werfkaai, Zeegelstraat, Loodswezenstraat, Minister Beernaertstraat, New Yorklaan, Doverlaan, Pieter Troostlaan, St.-Georges Day-Wandeling, Caxtonweg, Albert I-laan, Albert II-laan, Leopold II-dam, Engelandstraat;
- voor de 'achterhaven':
Alfred Ronsestraat, Barlenhuisstraat, Aziëstraat, Lanceloot Blondeellaan, Lisseweegse Steenweg, Marcus Gerardstraat, Jozef Verschaeveweg, Koggerstraat, Kotterstraat, Boomkorstraat, Sontstraat, Groenlandstraat, Noordzeestraat, Oostzeestraat, Rockallstraat, Faroerstraat, Skagerakstraat, Golf van Biskajestraat, Kattegatstraat, Ieperse Zeestraat, Ierse Zeestraat, IJslandstraat, USA-kaai, Canadese Kaai, Nieuw-Zeelandse Kaai, Kiwiweg;
- voor de 'binnenhaven':
Louis Coiseaukaai, Queenaskaai, Binnenweg, Kaap Hoornkaai, Albertkaai, Graaf Vissartkaai, Britse Kaai, Sluisstraat, Julius Sabbekaai, Krakeleweg, Jacob Van Arteveldestraat, Pathoekeweg, Vaarstraat, Laconiastraat, Eriestraat, Gotevlietstraat, Korte Gotevlietstraat, Peraltastraat, Kleine Pathoekeweg;

¹ Onder de rubriek 'andere industrie' worden alle industriële bedrijven opgenomen die gevestigd zijn in de havenzone en niet thuishoren onder de rubriek energie, petroleumindustrie, chemische nijverheid, scheepsbouw en -herstelling, automobielnijverheid, elektronica, metaalverwerkende nijverheid, visserij of voedingsnijverheid.

- voor de 'transportzone':
Karveelstraat, Kraakstraat, Galeistraat, Koggestraat, Kielstraat, Baron De Maerelaan, Evendijk-West, Hulkstraat.

In totaal werden in het gegevensbestand van de RSZ 243 bedrijven geteld, met vestiging in Brugge en waarvan het adres van de maatschappelijke zetel in het havengebied van Brugge-Zeebrugge gelegen is: 67 in de voorhaven, 48 in de achterhaven, 98 in de binnenhaven en 30 in de transportzone. De bezoldigde tewerkstelling die door deze 243 bedrijven wordt gegenereerd, bedraagt 4.221 arbeidsplaatsen: 760 in de voorhaven, 976 in de achterhaven, 1.893 in de binnenhaven en 593 in de transportzone (situatie op 30 juni 2001).

Door de bedrijven echter te selecteren op adres van de werkgever, met als selectie criterium de straatnamen uit het studiegebied, worden niet alle bedrijven gelegen in het studiegebied in de analyse opgenomen. Enkel de bedrijven waarvan het adres van de hoofdzetel overeenstemt met de geselecteerde straatnamen, komen in aanmerking. Omgekeerd zullen bedrijven met een vestiging in het studiegebied maar waarvan de hoofdzetel elders gelegen is, niet in de analyse opgenomen zijn.

Dit merken we bijvoorbeeld ook wanneer we het aantal bedrijven dat we via deze werkwijze hebben verkregen (243), vergelijken met het aantal bedrijven dat werd opgenomen in de studie van de Nationale Bank van België (zie tabel 1): 294 bedrijven (dit cijfer heeft bovendien enkel betrekking op de particuliere sector). Het globale tewerkstellingscijfer zal dus zeker onderschat worden.

Om aan dit probleem enigszins te verhelpen, werd eveneens geselecteerd op naam van het bedrijf. Concreet werd in het gegevensbestand van de RSZ bij 'benaming van de werkgever' de namen opgezocht van alle bedrijven in het havengebied van Brugge-Zeebrugge die voorkomen in de Bedrijvengids West-Vlaanderen. Om dubbel telling te vermijden werden de bedrijven die reeds werden opgenomen bij de selectie op straatnaam, niet opnieuw in rekening gebracht. Op die manier werden 71 bedrijven aan de analyse toegevoegd: 8 die gelegen zijn in de voorhaven, 20 met vestiging in de achterhaven, 25 uit de binnenhaven en 18 bedrijven gelegen in de transportzone. Deze 71 bedrijven leveren samen 2.153 extra arbeidsplaatsen op: 207 in de voorhaven, 459 in de achterhaven, 1.180 in de binnenhaven en 307 in de transportzone.

Verder werd ook de Centrale der Werkgevers Zeebrugge vzw (CEWEZ) aan de analyse toegevoegd. Dit bedrijf, dat ressorteert onder de NACE-code 74502, komt tweemaal voor in het RSZ bestand: enerzijds met een tewerkstelling aan bedienden en anderzijds met een tewerkstelling aan (haven)arbeiders. Het aantal bedienden en de helft (indicatief) van de tewerkstelling aan havenarbeiders werd toegewezen aan de voorhaven. De andere helft van de havenarbeid werd bij de tewerkstelling in de achterhaven gerekend.

In totaal komen we dus aan 316 bedrijven voor het havengebied van Brugge-Zeebrugge, met een totale tewerkstelling van 7.648 personen.

Opnieuw moeten we de opmerking maken dat dit globale tewerkstellingscijfer voor de haven van Brugge-Zeebrugge onderschat is. De Rijksdienst voor Sociale Zekerheid neemt immers geen statutaire ambtenaren op in zijn gegevensbestand. Hierdoor is de overheidssector sterk ondervertegenwoordigd in de tewerkstellingscijfers.

Daarnaast willen we hier ook vermelden dat de RSZ geen eenmansbedrijven opneemt in zijn gegevensbestand. We meten hier dus enkel de bezoldigde tewerkstelling of het aantal werknemers waarvoor de onderneming Sociale Zekerheidsbijdragen moet betalen.

Niettegenstaande deze opmerkingen mogen we er van uitgaan dat de gegevens in tabel 3 ons - met uitzondering van de overheidssector - een redelijk goed beeld geven van het relatief belang van de verschillende sectoren in de bezoldigde tewerkstelling in de verschillende onderscheiden havendelen.

Globaal genomen is de tertiaire sector de belangrijkste sector. Deze sector is goed voor 55,1% van de bezoldigde tewerkstelling. Op de tweede plaats komt de secundaire sector (43,6%). 1,3% van het aantal werknemers is tewerkgesteld in de primaire sector.

Binnen de tertiaire sector wordt de meeste tewerkstelling gegenereerd in het marktgerichte segment (98,5% van de totale tewerkstelling in de tertiaire sector). Amper 1,5% van de tewerkstelling in de tertiaire sector is afkomstig uit het collectieve segment. Uiteraard is dit cijfer sterk (neerwaarts) vertekend. Uit de gegevens van de Nationale Bank van België bijvoorbeeld is gebleken dat de openbare sector voor bijna één op vier van de bezoldigde tewerkstelling zorgt. Zoals eerder vermeld, houdt de RSZ, in tegenstelling tot de Nationale Bank van België, echter geen rekening met het aantal statutaire ambtenaren.

90,1% van de tewerkstelling in de secundaire sector is terug te vinden in de industrie, de overige 9,9% in de bouw.

Wanneer we de cijfers analyseren naar havendeel, dient dit beeld enigszins genuanceerd te worden.

Terwijl in de voorhaven en de transportzone de tertiaire sector heel duidelijk in relatief belang primeert (respectievelijk 91,5% en 98,1% van de totale tewerkstelling), merken we dat in de binnenhaven beduidend meer tewerkstelling wordt gecreëerd binnen de secundaire sector (78,8%) in vergelijking met de tertiaire sector (21,2%). Ook in de achterhaven is de tertiaire sector de belangrijkste sector (58,3%). Het verschil met de secundaire sector bedraagt voor de binnenhaven slechts 20,8%-punt (tegenover 96,2%-punt in de transportzone en 83,7%-punt in de voorhaven).

In alle havendelen, met uitzondering van de transportzone, is het aandeel van de industrie in de tewerkstelling groter dan het aandeel van de bouw. Het verschil in aandeel varieert van 3,6%-punt in de voorhaven tot 70,2%-punt in de binnenhaven. In de transportzone komt tewerkstelling in de industrie nauwelijks voor. Het relatief kleine aandeel van tewerkstelling in de secundaire sector (1,9% tegenover 12,9% in de voorhaven, 54,0% in de achterhaven en 78,8% in de binnenhaven) is er nagenoeg volledig toe te schrijven aan de bouwsector.

Wanneer we de industrie meer in detail bekijken, zien we dat in de voorhaven de meeste tewerkstelling in de industrie gecreëerd wordt binnen de subsector 'vervaardiging van voedingsmiddelen en dranken' (64,9% van de totale tewerkstelling in de industrie). In de achterhaven is de 'vervaardiging van overige niet-metaalhoudende producten' de belangrijkste bron van tewerkstelling binnen de industriële sector (61,0%). In de binnenhaven is er minder specialisatie in de industrie. 32,6% van de tewerkstelling binnen de industrie heeft betrekking op de 'vervaardiging van audio-, video- en telecommunicatie-apparatuur', 14,1% op de 'vervaardiging van voedingsmiddelen en dranken', 10,1% op de 'vervaardiging van machines, apparaten en werktuigen', 9,3% op de 'chemische nijverheid', 7,5% op de 'vervaardiging en assemblage van auto's, aanhangwagens en opleggers' en een even groot aandeel op de 'vervaardiging van textiel'.

Tabel 3

Verdeling van de bezoldigde tewerkstelling in de haven van Brugge-Zeebrugge over de verschillende sectoren en subsectoren, naar havendeel, op 30 juni 2001 (in %)

Sector	Voorhaven	Achterhaven	Binnenhaven	Transportzone	Totaal
Visserij en het kweken van vis- en schaaldieren	0,7	4,2	0,0	0,0	1,3
Primaire sector	0,7	4,2	0,0	0,0	1,3
Industrie	5,7	30,4	74,5	0,3	39,3
Vervaardiging van voedingsmiddelen en dranken	3,7	0,3	10,5	0,0	5,1
Vervaardiging van textiel	0,0	0,0	5,6	0,0	2,3
Vervaardiging van kleding en bontnijverheid	0,0	0,0	2,1	0,0	0,8
Houtindustrie en vervaardiging van artikelen van hout, kurk, riet en vlechtwerk	0,0	0,0	0,7	0,0	0,3
Papier en kartonnijverheid	0,0	0,0	0,5	0,0	0,2
Uitgeverijen, drukkerijen en reproductie van opgenomen media	0,0	0,0	1,2	0,0	0,5
Chemische nijverheid	0,0	0,0	6,9	0,0	2,8
Vervaardiging van rubber- en kunststofnijverheid	0,0	0,0	4,4	0,0	1,8
Vervaardiging van overige niet-metaalhoudende producten	0,0	18,6	0,3	0,0	5,1
Metallurgie	0,0	0,0	0,4	0,0	0,2
Vervaardiging van producten van metaal	0,0	3,5	1,2	0,0	1,4
Vervaardiging van machines, apparaten en werktuigen	0,2	0,0	7,5	0,0	3,1
Vervaardiging van kantoormachines en computers	0,0	0,0	1,4	0,0	0,5
Vervaardiging van audio-, video- en telecommunicatie-apparatuur	0,0	0,0	24,3	0,0	9,8
Vervaardiging van medische apparatuur, van precisie- en optische instrumenten en van uurwerken	0,0	0,8	0,0	0,0	0,2
Vervaardiging en assemblage van auto's, aanhangwagens en opleggers	0,9	0,5	5,6	0,3	2,6
Vervaardiging van overige transportmiddelen	0,9	1,6	0,7	0,0	0,9
Vervaardiging van meubels, overige industrie	0,0	0,0	0,7	0,0	0,3
Recuperatie van recycleerbaar afval	0,0	0,0	0,5	0,0	0,2
Productie en distributie van elektriciteit, gas, stoom en water	0,0	5,0	0,0	0,0	1,3
Bouw	2,1	7,1	4,3	1,6	4,3
Totaal secundaire sector	7,8	37,5	78,8	1,9	43,6
Marktgerichte tertiaire sector	91,1	58,2	19,4	98,1	54,3
Verkoop en reparatie van auto's en motorrijwielen:					
Kleinhandel in motorbrandstoffen	1,4	2,8	2,1	3,2	2,3
Groothandel en handelsbemiddeling, exclusief de handel in auto's en motorrijwielen	0,3	7,0	6,8	1,9	4,9
Kleinhandel, exclusief auto's en motorrijwielen: reparatie van consumentenartikelen	2,4	0,5	1,3	0,0	1,1
Hotels en restaurants	3,0	0,3	0,1	1,3	0,9
Vervoer te land	6,7	7,6	6,3	43,1	11,1
Vervoer over water	9,6	0,0	0,0	0,0	2,0
Vervoerondersteunende activiteiten	25,1	7,3	0,1	25,6	10,3
Post en telecommunicatie	1,0	0,4	0,0	0,0	0,2
Hulpbedrijven i.v.m. financiële instellingen	0,9	0,0	0,0	1,1	0,4
Verhuur en handel in onroerende goederen	0,1	0,0	0,1	0,2	0,1
Verhuur zonder bedieningspersoneel	0,0	1,6	0,0	0,0	0,5
Informatica en aanverwante activiteiten	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
Overige zakelijke dienstverlening	40,5	30,7	2,6	21,7	20,4
Collectieve tertiaire sector	0,5	0,1	1,8	0,0	0,8
Onderwijs	0,0	0,0	0,5	0,0	0,2
Afvalwater- en afvalverzameling: straatreiniging	0,0	0,1	1,0	0,0	0,4
Diverse verenigingen	0,2	0,0	0,3	0,0	0,2
Recreatie, cultuur en sport	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Particuliere huishoudens met werknemers	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal tertiaire sector	91,5	58,3	21,2	98,1	55,1
Algemeen totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Aantal bezoldigden	1.609	2.066	3.073	900	7.648
Aantal bedrijven	76	69	123	48	316

BRON : RSZ.

Ook de marktgerichte tertiaire sector kunnen we verder opsplitsen in verschillende subsectoren. Aldus bemerken we dat de voorhaven voornamelijk gespecialiseerd is in de 'vervoerondersteunende activiteiten': vrachtbehandeling en opslag, ondersteunende activiteiten in verband met vervoer over water, expeditiekantoren, scheepsagenturen en vervoersbemiddeling (27,6% van de tewerkstelling in de marktgerichte tertiaire sector) en 'overige zakelijke dienstverlening' waaronder selectie en terbeschikkingstelling van personeel (44,5%). In de achterhaven ligt de nadruk op de 'overige zakelijke dienstverlening' (52,7%) evenals het 'vervoer te land' (13,1%), de vervoerondersteunende activiteiten (12,5%) en de 'groothandel en handelsbemiddeling, exclusief de handel in auto's en motorrijwielen' (12,0%). Ook in de binnenhaven (32,5%) en de transportzone (43,9%) zorgt het 'vervoer te land' voor het overgrote deel van de tewerkstelling in het marktgerichte segment van de tertiaire sector. Andere belangrijke subsectoren zijn de 'groothandel en handelsbemiddeling exclusief auto's en motorrijwielen' (35,1%) in de binnenhaven en de 'vervoerondersteunende activiteiten' (26,1%) en 'overige zakelijke dienstverlening' (22,1%) in de transportzone.

5. Kwalitatieve aspecten inzake de bezoldigde tewerkstelling volgens enquête WES Onderzoek & Advies

Hieronder wordt in eerste instantie het relatief belang van iedere havenzone in de directe tewerkstelling van de haven van Brugge-Zeebrugge onderzocht. Dit zal gebeuren op basis van de resultaten van een enquête uitgevoerd bij de ondernemingen gelegen in het havengebied van Brugge-Zeebrugge in juni 2003. Naast deze differentiatie van de directe tewerkstelling naar havendeel, zullen de resultaten eveneens gedifferentieerd worden naar economische sector en in functie van het al dan niet havengebonden karakter van de activiteit. Ter afsluiting van dit deel wordt de tewerkstelling per hectare berekend.

In wat volgt zal vooreerst de onderzoeksmethodologie worden toegelicht. Daarna wordt de respons van de enquête weergegeven. Vervolgens worden de resultaten besproken.

5.1. Onderzoeksmethodologie

Om de directe tewerkstelling van de haven van Brugge-Zeebrugge in kaart te brengen, werd gekozen voor een schriftelijke bevraging van de havenbedrijven. Doel van de enquête is zicht te krijgen op de verdeling van het aantal werknemers over de verschillende havendelen, de differentiatie van de directe tewerkstelling naar sector en naar al dan niet-havengebonden karakter van de activiteit en de identificatie van de woonwerkrelaties.

Naast de directe tewerkstellingsimpact (eerste deel van het enquêteformulier), werd in het tweede deel van de enquête ook gepeild naar de toeleverings- en klantenrelaties teneinde de populatie van onze tweede enquête over de indirecte tewerkstellingsimpact (zie verder) met meer zekerheid te kunnen bepalen. In dit deel (over de directe tewerkstellingsimpact) richten we ons enkel nog maar op het eerste deel van de enquête.

Om een duidelijk zicht te krijgen op de directe tewerkstellingsimpact van de haven van Brugge-Zeebrugge werden alle bedrijven aangeschreven die gevestigd zijn op de bedrijventerreinen Brugge Handelsdok, Brugge Nijverheidsdok, Brugge Herdersbrug, Brugge-Zeebrugge Transportzone en Brugge-Zeebrugge Haven. Voor de aanmaak van het adressenbestand werd een beroep gedaan op de Bedrijvengids West-Vlaanderen¹, waarvan de meeste gegevens door WES Onderzoek & Advies ter plaatse werden gecontroleerd². Deze inspectie ter plaatse leverde nog een aantal extra adressen op.

Aan de hand van dit adressenbestand werden in de eerste helft van juni 2003 in totaal 488 enquêteformulieren verzonden. Een exemplaar van het enquêteformulier is opgenomen als bijlage 1. Bij de enquête was een brief bijgesloten waarin om medewerking werd gevraagd en uitleg werd gegeven over het doel van het onderzoek.

5.2. Responsgraad

Van de 488 verzonden enquêteformulieren kregen we uiteindelijk 117 enquêtes naar ons teruggestuurd. Indien we veronderstellen dat alle verzonden enquêtes goed aankwamen bij de bedrijven, betekent dit een totale responsgraad van 24,0%. De totale tewerkstelling van de respondenten bedraagt 3.270. Gerelateerd aan de totale (private) tewerkstelling in het havengebied volgens RSZ-gegevens (7.648 arbeidsplaatsen), geeft dit een responsgraad van 42,8%.

Aan de hand van een aantal χ^2 -testen kan de representativiteit van de steekproef worden nagegaan. De χ^2 -testen moeten met andere woorden een antwoord formuleren op de vraag of de verdeling van het aantal bedrijven over het aantal werknemers enerzijds en over de verschillende sectoren anderzijds zoals waargenomen in de steekproef van de enquête al dan niet significant afwijkt van de theoretisch verwachte distributie - dit is de verdeling bij het aantal bedrijven uit het RSZ-bestand met vestiging in het havengebied. Zowel voor het aantal werknemers als voor de verschillende sectoren werd de hypothese dat beide verdelingen (uit de enquête en uit het RSZ-bestand) significant van elkaar afwijken ('alternatieve hypothese') getest tegenover de hypothese dat beide verdelingen met elkaar overeenstemmen ('nulhypothese'). Op een significantieniveau van 0,1% ($\alpha = 0,001$) kon voor beide χ^2 -testen de nulhypothese niet verworpen worden. We kunnen dan ook besluiten dat, met het RSZ-bestand als referentiekader, onze steekproef voldoende representatief is voor het aantal bedrijven gevestigd in het havengebied³.

¹ Bedrijvengids West-Vlaanderen, Mercarto, Zwevegem, 2003-04.

² Oorspronkelijk was het de bedoeling, voor de samenstelling van het adressenbestand, de inventaris van de bedrijventerreinen van de GOM - West-Vlaanderen aan te spreken. Omdat deze echter onvoldoende actueel is, werd gekozen te werken met de Bedrijvengids West-Vlaanderen.

³ Voor de eerste χ^2 -test werd het aantal bedrijven opgedeeld in zes klassen in functie van het aantal werknemers in de vestiging: 0-5 werknemers, 5-10 werknemers, 10-25 werknemers, 25-50 werknemers, 50-100 werknemers en 100 of meer werknemers. De χ^2 -statistiek voor deze test bedraagt 6,536, de kritische χ^2 -waarde (significantiënniveau van 0,1% en 5 vrijheidsgraden) bedraagt 20,517. Bij de tweede χ^2 -test werden vijf categorieën onderscheiden: primaire sector, industrie, bouw, marktgerichte tertiaire sector en collectieve tertiaire sector. Voor deze test werd een teststatistiek gelijk aan 16,179 berekend ten opzichte van een kritische χ^2 -waarde van 18,465 ($\alpha=0,001$ en aantal vrijheidsgraden = 4). Bij het bepalen van de verschillende klassen werd rekening gehouden met de vuistregel dat niet méér dan 20% van de verwachte cellen (verwachte frequenties) kleiner mag zijn dan 5 of één van de verwachte cellen kleiner dan 1.

Wegens de omvang en de heterogeniteit van het studiegebied, hebben we ervoor gekozen voor de bespreking van de resultaten het havengebied op te splitsen in vier delen, met name de voorhaven, achterhaven, binnenhaven en transportzone, die als volgt geografisch worden afgebakend (zie figuur 2):

- de *voorhaven* is het gebied vóór de sluiscomplexen. De totale oppervlakte van de voorhaven is ongeveer 1.229 ha;
- de *achterhaven* omvat het gebied dat achter de zeesluizen is gelegen en vóór de brug van Dudzele. De achterhaven is ongeveer 2.085 ha groot. De voorhaven samen met de achterhaven vormen de haven van Zeebrugge. De haven van Zeebrugge heeft een oppervlakte van ongeveer 3.314 ha;
- de *binnenhaven* is het geheel van industriegebieden ten oosten en ten westen van het Boudewijnkanaal enerzijds en tussen 'Dudzele brug' in het noorden en de ring rond Brugge in het zuiden anderzijds. De binnenhaven is ongeveer 467 ha groot. Tot deze zone rekenen we dus ook de bedrijventerreinen gekend als Herdersbrug - watergebonden en Herdersbrug - niet-watergebonden;
- de *transportzone* is het gebied ten westen van de spoorlijn Brugge-Zeebrugge, dat op het gewestplan de bestemming transportzone heeft. Het gebied is ongeveer 76 ha groot.

Tabel 4 geeft de responsgraden weer voor elk van deze havendelen afzonderlijk. Hieruit blijkt dat de responsgraad varieert van 18,9% voor de achterhaven tot 31,7% voor de transportzone. Deze responsgraden zijn voldoende geacht om betrouwbare uitspraken te doen per onderscheiden havendeel.

Tabel 4

Verdeling van het aantal verzonden en het aantal ontvangen enquêtes over de verschillende havendelen en responsgraad per havendeel, WES-enquête 2003

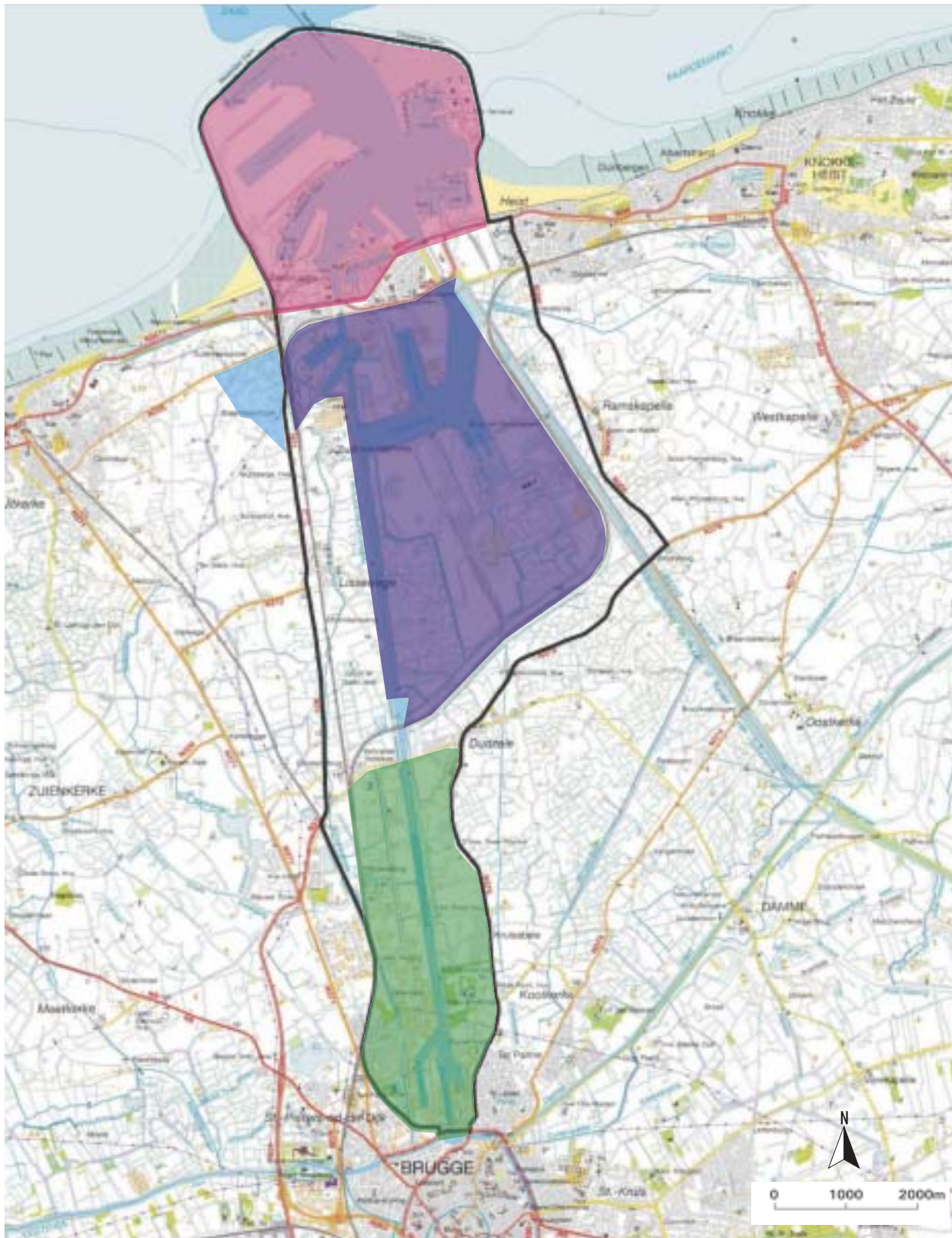
Havendeel	Aantal verzonden enquêtes		Aantal ontvangen enquêtes		Respons- graad
	Absoluut	In %	Absoluut	In %	In %
Voorhaven	118	24,2	26	22,2	22,0
Achterhaven	127	26,0	24	20,5	18,9
Binnenhaven	183	37,5	48	41,1	26,2
Transportzone	60	12,3	19	16,2	31,7
Totaal	488	100,0	117	100,0	24,0





5.3. Verdeling van de globale tewerkstelling in de haven van Brugge-Zeebrugge over de verschillende onderscheiden havendelen

Tabel 5 geeft de verdeling van het aantal bezoldigden weer over de onderscheiden havendelen, zoals uit de enquête is gebleken.

106 bedrijven gaven antwoord op de vraag naar het aantal bezoldigden dat in hun vestiging was tewerkgesteld op 1 januari 2003. Het totaal aantal bezoldigden in deze 106 bedrijven begin 2003 bedroeg 3.270 personen.

Figuur 2
Geografische afbakening van de voorhaven, achterhaven, binnenhaven en transport-
zone



- | | | | |
|---|-------------|---|---------------|
|  | voorhaven |  | transportzone |
|  | achterhaven |  | binnenhaven |

Tabel 5

Verdeling van het aantal bezoldigden over de onderscheiden havendelen, WES-enquête 2003

Havendeel	Aantal bezoldigden (absoluut)	Aantal bezoldigden (in %)	Aantal respondenten
Voorhaven	1.299	39,8	23
Achterhaven	1.224	37,4	23
Binnenhaven	514	15,7	42
Transportzone	233	7,1	18
Totaal	3.270	100,0	106

Bijna twee vijfden (39,8%) van dit aantal bezoldigden is tewerkgesteld in de voorhaven, bijna 38% (37,4%) in de achterhaven en ruim 15% (15,7%) in de binnenhaven. Amper 7,1% van de globale tewerkstelling in het havengebied van Brugge-Zeebrugge heeft betrekking op de transportzone.

5.4. Verdeling van de tewerkstelling over de verschillende statuten en geslachten

In de enquête werd eveneens gevraagd het aantal bezoldigden op te splitsen naar aantal arbeiders/aantal bedienden en naar aantal mannen/aantal vrouwen. Op die manier kan per havendeel de verdeling van de bezoldigde tewerkstelling in functie van het geslacht en het statuut worden bepaald.

Tabel 6 geeft weer dat ruim 86% (86,4%) van het aantal bezoldigden in het havengebied van Brugge-Zeebrugge mannen zijn en ongeveer 15% (14,9%) vrouwen. Vooral in de achterhaven (90,4%), voorhaven (85,1%) en binnenhaven (83,5%) ligt het aandeel van de mannen in de bezoldigde werkgelegenheid zeer hoog. In de transportzone zijn er relatief gezien het grootst aantal vrouwen tewerkgesteld (18,9% tegenover 14,9% in de voorhaven, 9,6% in de achterhaven en 16,5% in de binnenhaven).

Tabel 6

Verdeling van de tewerkstelling over verschillende geslachten, naar havendeel, WES-enquête 2003

Havendeel	Aantal mannen (in %)	Aantal vrouwen (in %)	Totaal (in %)	Totaal (absoluut)	Aantal res- pondenten
Voorhaven	85,1	14,9	100,0	1.084	19
Achterhaven	90,4	9,6	100,0	1.036	22
Binnenhaven	83,5	16,5	100,0	472	37
Transportzone	81,1	18,9	100,0	233	17
Totaal	86,4	13,6	100,0	2.825	95

Opmerkelijk is dat het aandeel van de vrouwelijke tewerkstelling in de totale bezoldigde tewerkstelling in het havengebied een heel eind onder het aandeel van Vlaanderen en West-Vlaanderen ligt. Op 30 juni 2001 vertegenwoordigden de vrouwen immers 42,6% en 43,4% van het totaal aantal bezoldigden in respectievelijk het Vlaamse Gewest en de provincie West-Vlaanderen, tegenover amper 13,6% in het havengebied.

Uit tabel 7 is af te lezen dat bijna drie vierde (73,4%) van de bezoldigden in het havengebied van Brugge-Zeebrugge werken onder het statuut van arbeider en 26,6% onder het statuut van bediende. Zowel in de voorhaven en transportzone als - nog meer uitgesproken - in de binnenhaven en achterhaven ligt het aandeel arbeiders beduidend hoger dan het aandeel bedienden. Het verschil tussen beide aandelen varieert van 9,2%-punt in de binnenhaven tot 64,6%-punt in de achterhaven.

Tabel 7

Verdeling van de tewerkstelling over de verschillende statuten, naar havendeel, WES-enquête 2003

Havendeel	Aantal arbeiders (in %)	Aantal bedienden (in %)	Totaal (in %)	Totaal (absoluut)	Aantal respondenten
Voorhaven	74,7	25,3	100,0	1.290	22
Achterhaven	82,3	17,7	100,0	1.224	23
Binnenhaven	54,6	45,4	100,0	513	42
Transportzone	60,9	39,1	100,0	233	18
Totaal	73,4	26,6	100,0	3.260	105

Ook in West-Vlaanderen zijn er relatief meer arbeiders (51,1% van het totaal aantal bezoldigden op 30 juni 2001) dan bedienden (48,9%) tewerkgesteld, hoewel het verschil in beide aandelen gering is in vergelijking met het havengebied. In het Vlaamse Gewest is de situatie omgekeerd en zijn er dus meer bedienden dan arbeiders tewerkgesteld (respectievelijk 56,3% tegenover 43,7% van het totaal aantal bezoldigden op 30 juni 2001).

5.5. Verdeling van de tewerkstelling over verschillende sectoren en subsectoren

Tabel 8 geeft de verdeling weer van de bezoldigde tewerkstelling over de verschillende sectoren en subsectoren en dit zowel voor het havengebied in zijn geheel als voor de onderscheiden havendelen afzonderlijk. Op die manier kan een beeld worden gevormd van de economische structuur van de bezoldigde werkgelegenheid in het havengebied van Brugge-Zeebrugge. De verdeling van de tewerkstelling over de verschillende sectoren en subsectoren bij de enquête is beduidend méér gedetailleerd dan bij de Nationale Bank van België.

Uit de tabel blijkt dat de primaire sector 1,5% van de bezoldigde tewerkstelling in het volledige havengebied vertegenwoordigt. Het relatief belang van deze sector is het grootst (3,1%) in de voorhaven. Tewerkstelling binnen de primaire sector komt slechts beperkt voor in de achterhaven (0,6%) en binnenhaven (0,4%) en is onbestaand (0,0%) in de transportzone.

Het aandeel van de secundaire sector in de bezoldigde tewerkstelling over het volledige havengebied bedraagt bijna een vierde (24,9%). Het overgrote deel (73,6%) van de totale bezoldigde tewerkstelling in het havengebied is gesitueerd in de tertiaire sector.

Tabel 8

Verdeling van de tewerkstelling over de verschillende sectoren en subsectoren, naar haven-deel, WES-enquête 2003 (in % van het aantal respondenten)

(Deel)sector	Voorhaven	Achterhaven	Binnenhaven	Transportzone	Totaal
Landbouw, jacht en aanverwante diensten	0,0	0,0	0,4	0,0	0,1
Visserij en het kweken van vis en schaal- en schelpdieren	3,1	0,6	0,0	0,0	1,4
PRIMAIRE SECTOR	3,1	0,6	0,4	0,0	1,5
INDUSTRIE	0,6	25,2	68,9	0,9	20,6
Vervaardiging van voedingsmiddelen en dranken	0,0	0,0	7,6	0,0	1,2
Houtindustrie en vervaardiging van artikelen van hout, kurk, riet en vlechtwerk	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0
Chemische nijverheid	0,0	0,0	42,6	0,0	6,7
Vervaardiging van overige, niet-metaalhoudende minerale producten	0,0	9,3	0,0	0,0	3,5
Metallurgie	0,5	0,4	0,0	0,0	0,3
Vervaardiging van producten van metaal	0,0	0,0	4,1	0,0	0,6
Vervaardiging van machines, apparaten en werktuigen	0,0	0,0	6,4	0,0	1,0
Vervaardiging van elektrische machines en apparaten	0,0	0,0	1,0	0,9	0,2
Vervaardiging van overige transportmiddelen	0,2	15,5	0,6	0,0	6,0
Recuperatie van recycleerbaar afval	0,0	0,0	2,5	0,0	0,4
Productie en distributie van elektriciteit, gas, stoom en warm water	0,0	0,0	3,7	0,0	0,6
Winning, zuivering en distributie van water	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0
BOUW	4,7	2,4	9,7	0,0	4,3
Bouwnijverheid	4,7	2,4	9,7	0,0	4,3
TOTAAL SECUNDAIRE SECTOR	5,3	27,6	78,6	0,9	24,9
MARKTGERICHTE TERTIAIRE SECTOR	88,8	71,4	16,9	99,1	71,7
Verkoop en reparatie van auto's en motorrijwielen:					
kleinhandel in motorbrandstoffen	0,0	6,5	2,3	0,0	2,8
Groothandel en handelsbemiddeling, exclusief de handel in auto's en motorrijwielen	0,0	4,2	6,6	1,3	2,7
Hotels en restaurants	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
Vervoer te land	1,5	2,8	6,4	82,8	8,6
Vervoer over water	18,1	0,0	0,4	0,0	7,2
Vervoerondersteunende activiteiten	17,4	6,4	0,0	12,0	10,2
Financiële instellingen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Verhuur en handel in onroerende goederen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Verhuur zonder bedieningspersoneel	0,0	0,2	0,6	0,0	0,2
Informatica en aanverwante activiteiten	0,2	0,0	0,0	0,0	0,1
Overige zakelijke dienstverlening	51,6	51,2	0,6	3,0	40,0
COLLECTIEVE TERTIAIRE SECTOR	2,8	0,4	4,1	0,0	1,9
Openbaar bestuur, algemene collectieve diensten en verplichte sociale verzekering	1,4	0,4	1,0	0,0	0,9
Onderwijs	0,0	0,0	0,6	0,0	0,1
Diverse verenigingen	1,4	0,0	0,0	0,0	0,6
Recreatie, cultuur en sport	0,0	0,0	2,5	0,0	0,4
TOTAAL TERTIAIRE SECTOR	91,6	71,8	21,0	99,1	73,6
ALGEMEEN TOTAAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
ABSOLUUT AANTAL	1.299	1.224	514	233	3.270
Aantal respondenten	23	23	42	18	106

Wanneer we de verschillende havendelen afzonderlijk beschouwen, blijkt dat de verdeling tussen de secundaire en de tertiaire sector meer genuanceerd moet worden. In de achterhaven, voorhaven en transportzone primeert de tertiaire sector duidelijk in relatief belang: respectievelijk 71,8%, 91,6% en 99,1% tegenover 27,6%, 5,3% en 0,9% voor de secundaire sector. Enkel in de binnenhaven overstijgt het relatief belang van de secundaire sector (78,6%) dat van de tertiaire sector (21,0%).

Wanneer de secundaire sector meer in detail wordt genomen, dan valt op dat in bijna alle havendelen, het grootste deel van de werknemers tewerkgesteld is in de industrie. Enkel in de voorhaven is het aantal werknemers dat tewerkgesteld is in de bouw (88,7% van de bezoldigde tewerkstelling in de secundaire sector) groter dan het aantal personen werkzaam in de industrie (11,3%).

Een verdere opsplitsing van de industriesector toont een vrij gedifferentieerd beeld voor de verschillende havendelen die werden opgenomen in de analyse. In de binnenhaven, waar het aandeel van de industrie in de globale tewerkstelling in vergelijking met de andere havendelen veruit het grootst is (68,9% tegenover 25,2% in de achterhaven, 0,6% in de voorhaven en 0,9% in de transportzone), blijkt een grote aanwezigheid van de 'chemische nijverheid' (61,8% van de bezoldigde tewerkstelling in de industrie). Daarnaast stellen ook de sector van 'vervaardiging van voedingsmiddelen en dranken' (11,0%) en van de 'vervaardiging van machines, apparaten en werktuigen' (9,3%) relatief veel personen binnen de industrie tewerk. In de achterhaven ligt het zwaartepunt van de industrie binnen de 'vervaardiging van overige transportmiddelen'¹ (61,5%) en de 'vervaardiging van overige, niet-metaalhoudende minerale producten'² (36,9%). In de voorhaven is het overgrote deel van het relatief beperkt aantal werknemers dat is tewerkgesteld in de industrie (0,6% van de totale bezoldigde tewerkstelling), werkzaam in de 'metallurgie' (83,3%). De enige vorm van industrie die voorkomt in de transportzone is de 'vervaardiging van overige transportmiddelen'.

Voor de tertiaire sector wordt een opsplitsing gemaakt tussen marktgerichte en collectieve tertiaire sector naargelang de gepresteerde diensten op de markt verhandelbaar zijn of niet. In alle vier de havendelen is het overwicht van de marktgerichte dienstensector overduidelijk; er zijn 12,8 %-punt (binnenhaven) tot 99,1%-punt (transportzone) méér personen werkzaam in de commerciële tak dan in de collectief gerichte tak van de sector. In de transportzone is tewerkstelling binnen de collectieve tertiaire sector zelfs nihil. Alle tewerkstelling in de tertiaire sector (99,1% van de totale tewerkstelling) bevindt er zich met andere woorden in het marktgerichte segment.

¹ Met de 'vervaardiging van overige transportmiddelen' wordt de vervaardiging van transportmiddelen, anders dan auto's (personenauto's, vrachtwagens, bestelwagens, vrachtauto's, trekkers voor opleggers, autobussen, touringcars,...), carrosserieën, aanhangwagens, caravans en onderdelen en accessoires voor motorvoertuigen en motoren daarvan bedoeld. Met overige transportmiddelen worden de schepen, het rollend materieel voor spoor- en tramwegen, de lucht- en ruimtevaartuigen, de motorrijwielen en rijwielen en de overige transportmiddelen zoals kruiwagens, bagagekarren, handwagens, caddies, transportwagentjes en voertuigen die door dieren worden getrokken bedoeld.

² Onder deze rubriek valt de vervaardiging van glas en glaswerk, keramische producten, keramische tegels en plavuizen, dakpannen, bakstenen en overige producten voor de bouw van gebakken klei, cement, kalk, gips alsook het bewerken van natuursteen.

De verdere detaillering van de volledige tertiaire sector laat zien dat in de voorhaven meer dan de helft van de tewerkstelling in de tertiaire sector ressorteert onder de 'overige zakelijke dienstverlening'. Dit heeft in hoge mate te maken met het feit dat de tewerkstelling van havenarbeiders in deze subsector wordt ondergebracht. Ook het 'vervoer over water' en de 'vervoerondersteunende activiteiten' blijken een vrij belangrijke positie in te nemen (respectievelijk 19,8% en 19,0% van de bezoldigde tewerkstelling in de tertiaire sector). Ook in de achterhaven en de transportzone zijn de 'vervoerondersteunende activiteiten' relatief sterk vertegenwoordigd (respectievelijk 8,9% en 12,1% van de bezoldigde tewerkstelling in de tertiaire sector) en nemen ze een groot deel van de globale tewerkstelling binnen hun havendeel voor hun rekening (respectievelijk 6,4% en 12,0%). In de achterhaven is de 'verkoop en reparatie van auto's en motorrijwielen: kleinhandel in motorbrandstoffen' nog net van iets groter relatief belang dan de 'vervoerondersteunende activiteiten' (9,1% tegenover 8,9% van de bezoldigde werkgelegenheid in de tertiaire sector). Maar net zoals in de voorhaven, wordt ook in de achterhaven de eerste positie (71,3% van de bezoldigde tewerkstelling in de tertiaire sector) ingenomen door de 'overige zakelijke dienstverlening'. In de transportzone wordt het overgrote deel van het aantal arbeidsplaatsen in de tertiaire sector gegenereerd in de sector van het 'vervoer te land' (83,6%). In de binnenhaven is er binnen de tertiaire sector de relatief sterke aanwezigheid van de 'groothandel en handelsbemiddeling, exclusief de handel in auto's en motorrijwielen' (31,4%) en de sector van het 'vervoer te land' (30,5%).

5.6. Verdeling van de tewerkstelling naar het al dan niet havengebonden karakter van de activiteiten

Om de globale tewerkstelling in de haven van Brugge-Zeebrugge te kunnen differentiëren in functie van het al dan niet havengebonden karakter van de activiteit, werd aan de respondenten gevraagd aan te geven onder welke categorie hun activiteit of bedrijvigheid volgens hen thuishoort. Hierbij werden vier categorieën onderscheiden waaruit de respondenten konden kiezen:

- "havengebonden, dit is het uitvoeren van overslag op kades";
- "havengebonden, dit is voor een groot deel afhankelijk van goederen die in de haven geladen of gelost zijn";
- "havenondersteunend, dit is een belangrijk deel van de activiteiten is dienstverlening aan havenactiviteiten en havengebonden activiteiten", en
- "geen significante relatie met de haven".

Tabel 9 vat de antwoorden samen.

58,4% van de bedrijven beweert dat zijn activiteit op de een of andere wijze in relatie staat met de haven. Ongeveer de helft hiervan (53,3%) of 31,1% van alle bedrijven in het havengebied ziet zijn activiteit als 'havenondersteunend'. Bijna één op vijf of 17,9% van de bedrijven is voor een groot deel 'afhankelijk van de goederen die in de haven geladen of gelost worden' terwijl een kleine minderheid van de bedrijven gelegen in het volledige havengebied actief is in 'overslag op kades' (9,4%). Ruim vier op tien van de respondenten (41,5%) ziet geen significante relatie tussen hun activiteit en de haven van Brugge-Zeebrugge.

Wanneer we deze resultaten opsplitsen naar de verschillende havendelen krijgen we een meer genuanceerd beeld.

Tabel 9

Verdeling van het aantal bedrijven over de verschillende categorieën van activiteit, naar havendeel, WES-enquête 2003 (in % van het aantal respondenten)

Activiteit	Voorhaven	Achterhaven	Binnenhaven	Transportzone	Totaal
Havengebonden, dit is het uitvoeren van overslag op kades	13,0	14,3	9,1	0,0	9,4
Havengebonden, dit is voor een groot deel afhankelijk van goederen die in de haven geladen of gelost zijn	8,7	28,6	9,1	38,9	17,9
Havenondersteunend, dit is een belangrijk deel van de activiteiten is dienstverlening aan havenactiviteiten en havengebonden activiteiten	60,9	23,8	15,9	38,9	31,1
Geen significante relatie met de haven	17,4	33,3	65,9	22,2	41,5
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Aantal respondenten	23	21	44	18	106

82,6% van de bedrijven in de voorhaven, 77,8% van de bedrijven in de transportzone en 66,7% van de bedrijven in de achterhaven heeft een activiteit die op de een of andere manier gerelateerd is met de haven van Brugge-Zeebrugge ten opzichte van slechts 34,1% van de bedrijven in de binnenhaven.

In de voorhaven zijn de havengerelateerde activiteiten voornamelijk havenondersteunend (60,9% tegenover 21,7%), terwijl in de achter- en binnenhaven er relatief meer bedrijven zijn met havengebonden activiteiten (respectievelijk 42,9% en 18,2% van het aantal bedrijven) als dat er bedrijven zijn met havenondersteunende activiteiten (respectievelijk 23,8% en 15,9%). In de transportzone zijn er evenveel bedrijven met havengebonden activiteiten als dat er bedrijven zijn met havenondersteunende activiteiten (beide 38,9% van het aantal bedrijven).

Op basis van deze resultaten en het gekend aantal werknemers in desbetreffende bedrijven, kunnen we de bezoldigde tewerkstelling in functie van de relatie tussen de activiteit en de haven van Brugge-Zeebrugge berekenen (tabel 10).

Tabel 10

Verdeling van de bezoldigde tewerkstelling over de verschillende categorieën van activiteit, WES-enquête 2003 (in %)

Activiteit	Voorhaven	Achterhaven	Binnenhaven	Transportzone	Totaal (a)
Havengebonden, dit is het uitvoeren van overslag op kades	69,0	54,5	3,9	0,0	28,5
Havengebonden, dit is voor een groot deel afhankelijk van goederen die in de haven geladen of gelost zijn	3,2	12,1	11,7	70,0	17,4
Havenondersteunend, dit is een belangrijk deel van de activiteiten is dienstverlening aan havenactiviteiten en havengebonden activiteiten	24,9	3,6	7,6	20,6	19,2
Geen significante relatie met de haven	2,9	29,8	76,8	9,4	34,8
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Aantal bezoldigden	1.293	1.219	514	233	3.259
Aantal respondenten	22	21	42	18	103

(a) Voor de berekening van de totaalpercentages werd een weging toegepast waarbij de tewerkstelling van havenarbeiders (dewelke integraal in de steekproef is opgenomen) uit de extrapolatie wordt geëlimineerd.

Op basis van de antwoorden uit de enquête, blijkt 34,8% van de bezoldigde tewerkstelling in het havengebied niet in relatie te staan met de haven van Brugge-Zeebrugge. Verder heeft bijna 20% (19,2%) betrekking op dienstverlening aan havenactiviteiten en havengebonden activiteiten ('havenondersteunend') en is 17,4% van de tewerkstelling voor een groot deel afhankelijk van goederen die in de haven geladen of gelost zijn. Ruim een vierde (28,5%) van de tewerkstelling in de haven (28,5%) kadert binnen het uitvoeren van overslag op kades.

Indien we met de nodige voorzichtigheid deze percentages toepassen op de raming volgens de Nationale Bank van België van de bezoldigde tewerkstelling in de private sector in de haven, geldt dat er van de 8.590 jobs in het havengebied in 2001 er :

- 5.600 (of 65,1%) op een of andere manier in relatie staan met de haven en dus door de aanwezigheid van de haven zijn gegenereerd. Hiervan zijn er 3.948 jobs (of 45,9%) havengebonden (waarvan 2.450 in de overslag van goederen op de kades¹ en 1.498 in bedrijven die in grote mate afhankelijk zijn van goederen die in de haven worden geladen en gelost) en 1.652 jobs (of 19,2%) die zich situeren in havenondersteunende activiteiten;
- 2.989 (of 34,8%) niet in relatie staan met de haven.

Voorts valt op (zie figuur 3) dat het aandeel van de tewerkstelling die niet in relatie staat met de haven sterk toeneemt naarmate het havendeel geografisch verder van de twee damkoppen verwijderd ligt (dit is meer in het zuiden gelegen). In de voorhaven staat amper 2,9% van de tewerkstelling niet in relatie tot de haven, in de transportzone is dit al 9,4%. In de achterhaven loopt dit percentage op tot 29,8%². In de binnenhaven blijkt maar liefst 76,8% van de tewerkstelling volledig los te staan van de haven van Brugge-Zeebrugge.

Wanneer we de bezoldigde tewerkstelling analyseren per havendeel afzonderlijk, bemerken we dat in de voorhaven de meeste havengerelateerde tewerkstelling gegenereerd wordt met het 'uitvoeren van overslag op kades' (71,1%). Op de tweede plaats komt de 'dienstverlening aan havenactiviteiten en havengebonden activiteiten' (25,6%). De overige 3,3% van de tewerkstelling die in relatie staat met de haven van Brugge-Zeebrugge, is havengebonden in de zin van 'voor een groot deel afhankelijk van goederen die in de haven geladen of gelost zijn'.

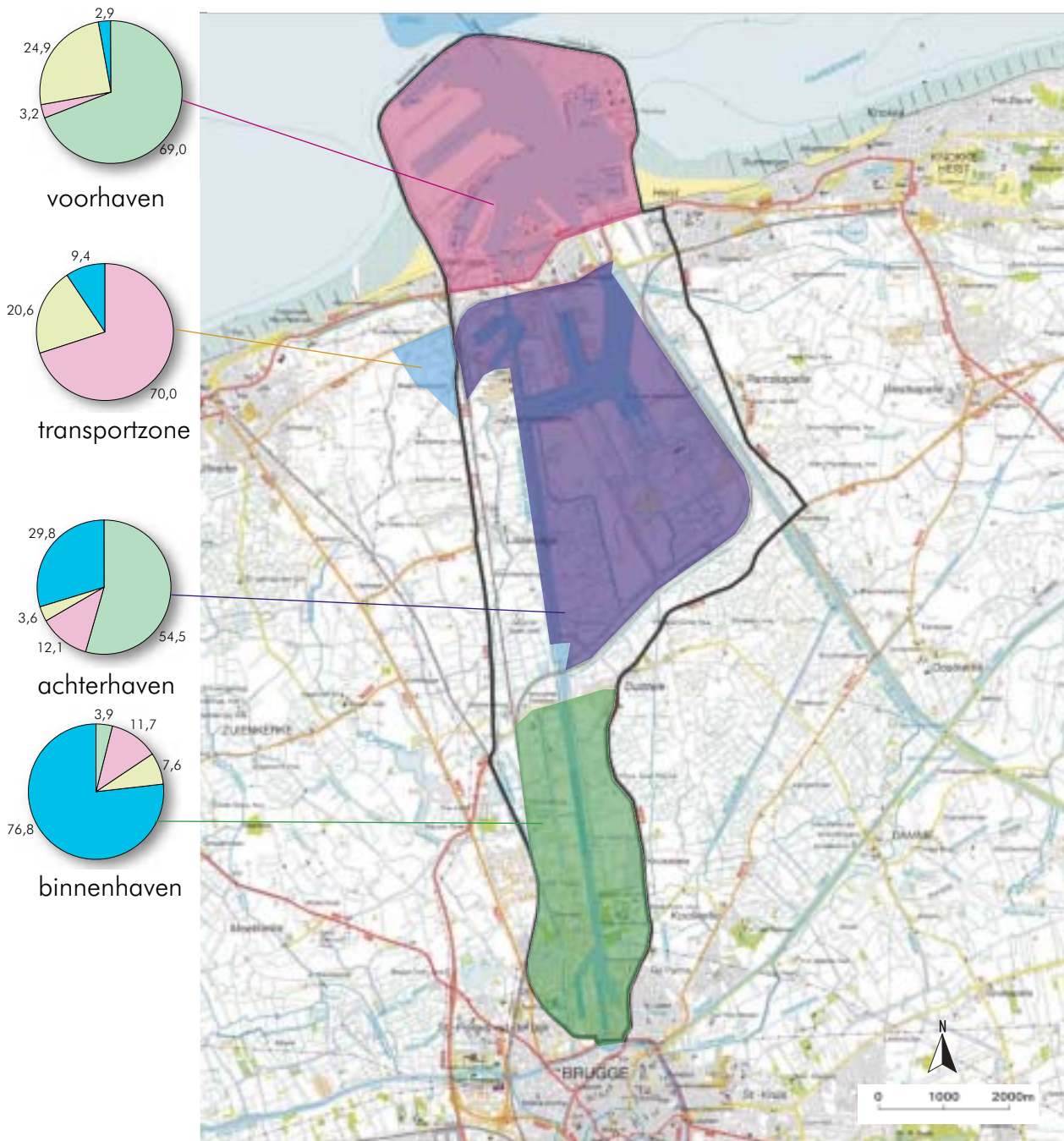
77,6% van de havengerelateerde tewerkstelling in de achterhaven heeft betrekking op 'het uitvoeren van overslag op kades'. 17,2% is 'voor een groot deel afhankelijk van goederen die in de haven geladen of gelost zijn' en 5,1% is 'havenondersteunend'.





In de binnenhaven komt de meeste havengerelateerde tewerkstelling voor binnen bedrijven die 'voor een groot deel afhankelijk zijn van goederen die in de haven geladen of gelost zijn' (50,4%). 32,8% van de havengerelateerde tewerkstelling is 'havenondersteunend' en 16,8% is havengebonden in de betekenis van 'het uitvoeren van overslag op kades'.

¹ Dit aantal kan nog eens worden opgesplitst in twee categorieën: 1.246 havenarbeiders en 1.204 eigen tewerkstelling van de overslagbedrijven.

² De aanwezigheid van het bedrijf Glaverbel/Seapane (gezamenlijke tewerkstelling van 305 arbeidsplaatsen) zorgt voor dit vrij hoge percentage niet-havengebonden tewerkstelling in de achterhaven.

Figuur 3
 Bezoldigde tewerkstelling in functie van de relatie tussen de activiteit en de haven van Brugge-Zeebrugge, naar havendeel (in %)



-  Havengebonden, d.i. het uitvoeren van overslag op de kades
-  Havengebonden, d.i. voor een groot deel afhankelijk van goederen die in de haven geladen of gelost zijn
-  Havenondersteunend, d.i. een belangrijk deel van de activiteiten is dienstverlening aan havenactiviteiten en havengebonden activiteiten
-  Geen significante relatie met de haven

Net zoals er geen bedrijven waren waarvan de activiteit bestond uit 'het uitvoeren van overslag op kades', is er in de transportzone geen sprake van tewerkstelling gecreëerd in het kader van dergelijke havengebonden activiteit. 77,3% van de havengerelateerde tewerkstelling in de achterhaven is 'voor een groot deel afhankelijk van goederen die in de haven geladen of gelost zijn' tegenover 22,7% 'havenondersteunende' werkgelegenheid.

Tabel 11 deelt de tewerkstelling binnen de havengebonden of havenondersteunende activiteiten op naar de verschillende sectoren en subsectoren. Op die manier wordt een beeld verkregen van het relatieve belang van de verschillende sectoren op het vlak van tewerkstelling, binnen de verschillende vormen van havengerelateerde bedrijvigheid.

Tabel 11
Verdeling van de bezoldigde tewerkstelling over de verschillende sectoren en subsectoren, naar categorie van activiteit, WES-enquête 2003 (in %)

(Deel)sector	Havengebonden		Havenondersteunend
	Uitvoeren van overslag op kades	Voor een groot deel afhankelijk van goederen die in de haven geladen of gelost zijn	Een belangrijk deel van de activiteiten is dienstverlening aan havenactiviteiten en havengebonden activiteiten
Landbouw, jacht en aanverwante diensten	0,1		
Visserij en het kweken van vis en schaal- en schelpdieren	0,4	8,8	
PRIMAIRE SECTOR	0,5	8,8	0,0
INDUSTRIE	0,1	7,5	6,6
Vervaardiging van voedingsmiddelen en dranken		7,5	
Vervaardiging van producten van metaal			2,6
Vervaardiging van elektrische machines en apparaten			1,1
Vervaardiging van overige transportmiddelen	0,1		
Recuperatie van recycleerbaar afval			2,9
BOUW	0,4	2,6	20,8
Bouwnijverheid	0,4	2,6	20,8
TOTAAL SECUNDAIRE SECTOR	0,6	10,1	27,4
MARKTGERICHTE TERTIAIRE SECTOR	98,9	81,1	66,4
Verkoop en reparatie van auto's en motorrijwielen: kleinhandel in motorbrandstoffen		17,6	
Groothandel en handelsbemiddeling, exclusief de handel in auto's en motorrijwielen	0,7	8,8	0,7
Vervoer te land		40,6	13,0
Vervoer over water	13,3	0,2	2,4
Vervoerondersteunende activiteiten	5,8	13,9	37,1
Verhuur zonder bedieningspersoneel			0,7
Overige zakelijke dienstverlening	79,0		12,6
COLLECTIEVE TERTIAIRE SECTOR	0,0	0,0	6,2
Openbaar bestuur, algemene collectieve diensten en verplichte sociale verzekering			5,1
Onderwijs			0,4
Diverse verenigingen			0,7
TOTAAL TERTIAIRE SECTOR	98,9	81,1	72,6
ALGEMEEN TOTAAL	100,0	100,0	100,0
ABSOLUUT AANTAL	1.577	454	453
Aantal respondenten	10	19	32

Uit de tabel blijkt dat bij alle drie de vormen van havengerelateerde bedrijvigheid - 'het uitvoeren van overslag op kades', 'voor een groot deel afhankelijk van goederen die in de haven geladen of gelost zijn' en 'een belangrijk deel van de activiteiten is dienstverlening aan havenactiviteiten en havengebonden activiteiten' - de tewerkstelling voornamelijk binnen de tertiaire sector gesitueerd is (respectievelijk 98,9%, 81,1% en 72,6%). Op de tweede plaats komt de secundaire sector (0,6%, 10,1% en 27,4%). Daarna volgt de primaire sector (0,5%, 8,8% en 0,0%).

Het 'uitvoeren van overslag op kades' (havengebonden activiteit) in het havengebied situeert zich voornamelijk in de sector van 'de overige zakelijke dienstverlening' (79,0%), het 'vervoer over water' (13,3%) en de sector van 'vervoerondersteunende activiteiten' (5,8%). De drie sectoren behoren tot de tertiaire sector.

Tewerkstelling die havengebonden is in de betekenis van 'voor een groot deel afhankelijk van goederen die in de haven geladen of gelost zijn', treffen we zowel in de tertiaire sector ('vervoer te land': 40,6% en 'verkoop en reparatie van auto's en motorrijwielen: kleinhandel in motorbrandstoffen': 17,6%), de primaire sector ('visserij en het kweken van vis en schaal- en schelpdieren': 8,8%) als in de secundaire sector ('vervaardiging van voedingsmiddelen en dranken': 7,5%) in belangrijke mate aan.

Ruim een vijfde (20,8%) van de havenondersteunende tewerkstelling ('dienstverlening aan havenactiviteiten en havengebonden activiteiten') is terug te vinden in de bouwnijverheid. Bijna twee derden van de havenondersteunende tewerkstelling situeert zich in de tertiaire sector (72,6%) waar onder meer het 'verhuur zonder bedieningspersoneel' (37,1%), het 'vervoer te land' (13,0%) en de 'overige zakelijke dienstverlening' (12,6%) voor een groot deel van de havenondersteunende tewerkstelling zorgen.

5.7. Tewerkstelling per hectare

In tabel 12 worden voor de diverse havendelen en verschillende sectoren de terreinquotiënten weergegeven. Deze worden bekomen door het aantal tewerkgestelden per eenheid ingenomen oppervlakte te berekenen. Zowel voor de tewerkstellingscijfers als voor de cijfers inzake ingenomen oppervlakte, nodig voor de bepaling van de tewerkstelling per hectare, werd een beroep gedaan op de gegevens uit de enquête in juni 2003 bij ondernemingen gevestigd in het havengebied van Brugge-Zeebrugge.

Tabel 12
Tewerkstelling per ha, WES-enquête 2003 (in aantal personen per ha)

Havendeel	Primaire sector	Industrie	Bouw	Tertiaire sector	Totaal
Voorhaven	nb	13,7 (2)	63,8 (3)	5,7 (12)	6,6 (17)
Achterhaven	140 (1)	30,5 (3)	7,9 (1)	3,5 (15)	7,0 (20)
Binnenhaven	1,5 (1)	10,3 (11)	4,2 (6)	6,2 (15)	8,0 (33)
Transportzone	nb	200 (1)	Nb	16,5 (15)	16,7 (16)
Totaal	6,7 (2)	15,5 (17)	9,8 (10)	5,3 (57)	7,5 (86)

Opmerking: Tussen haakjes staan het aantal respondenten vermeld.

Door het soms kleine aantal respondenten per welbepaalde sector en welbepaald havendeel, bespreken we hier enkel de totalen. Voor de volledigheid werden in de tabel ook de individuele combinaties weergegeven met telkens het aantal respondenten, waarop het resultaat betrekking heeft, vermeld tussen haakjes. Deze cijfers dienen, wegens het veelal kleine aantal respondenten, door de lezer met de nodige voorzichtigheid te worden gelezen en geïnterpreteerd.

De globale terreinquotiënt (voor het volledige havengebied en over alle sectoren heen) bedraagt 7,5 personen per hectare. Deze terreinquotiënt is het grootst in de transportzone (16,7 pers/ha). De kleinste terreinquotiënt treffen we aan in de voorhaven (6,6 pers/ha).

Uit voorgaande analyse (zie tabel 8) is gebleken dat de meeste tewerkstelling zich situeert in de tertiaire sector (57,4%). De terreinquotiënt (5,3 pers/ha) is in deze sector kleiner dan in de andere sectoren: 6,7 pers/ha in de primaire sector, 9,8 pers/ha in de bouw en 15,5 pers/ha in de industrie.

Ter vergelijking: volgens de studie 'Bedrijventerreinen in West-Vlaanderen. Aanbod en vraag',¹ bedroegen de terreinquotiënten in West-Vlaanderen op 30 juni 1991 en op regionale bedrijventerreinen 25 pers/ha in de industrie, 15 pers/ha in de bouw en 114 pers/ha in de tertiaire sector. Voor het arrondissement West-Vlaanderen werden waarden genoteerd van 28 pers/ha in de industrie, 17 pers/ha in de bouw en 15 pers/ha in de tertiaire sector. De globale terreinquotiënten, dit is over alle sectoren heen, bedroegen toen respectievelijk 20 pers/ha in West-Vlaanderen en 22 pers/ha in het arrondissement Brugge.

6. Samenvatting

Figuur 4 geeft, bij wijze van samenvatting, de verdeling van de bezoldigde tewerkstelling over de primaire, secundaire en tertiaire sector weer zoals is gebleken uit:

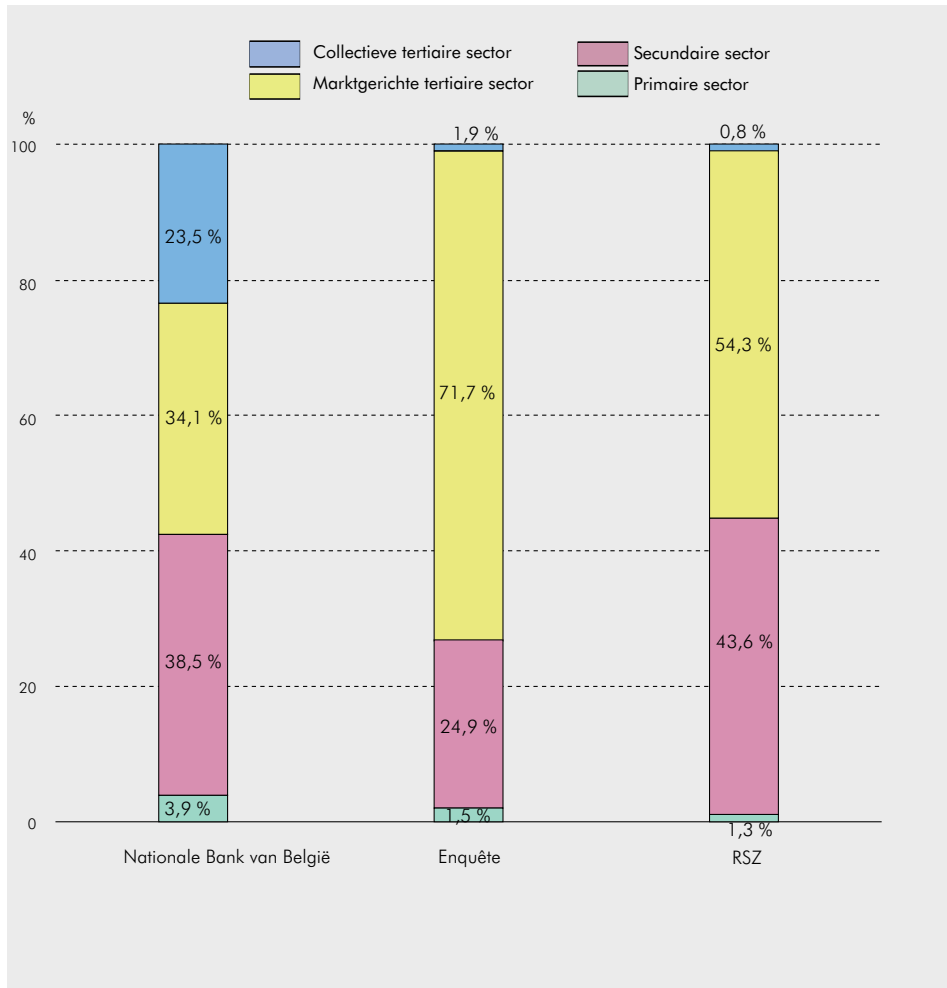
- de cijfers afkomstig van de Nationale Bank van België;
- de enquête uitgevoerd bij alle bedrijven gelegen in het geografisch afgebakend studiegebied;
- het gegevensbestand van de RSZ.

De Nationale Bank van België, de enquête en de RSZ komen tot nagenoeg dezelfde verdeling van het aantal bezoldigden over de drie onderscheiden sectoren. Bij alle drie de bronnen primeert het belang van de tertiaire sector. Enkel wanneer we de tertiaire sector opsplitsen naar marktgerichte en collectieve tertiaire sector treden verschillpunten op. Volgens de Nationale Bank van België is bijna 60% (59,2%) van het aantal bezoldigden in de tertiaire sector werkzaam in het marktgerichte segment, terwijl dat volgens de enquête en de RSZ maar liefst 97,4% en 98,4% is.

Evenals bij de enquête, blijkt ook volgens de RSZ de collectieve tertiaire sector ondervertegenwoordigd te zijn in de totale bezoldigde tewerkstelling in het havengebied, in vergelijking met de tewerkstellingscijfers afkomstig van de Nationale Bank van België.

¹ "Bedrijventerreinen in West-Vlaanderen. Aanbod en vraag", H. Desmyttere, in: Facetten van West-Vlaanderen, nr.40, WES, 1994.

Figuur 4
Verdeling van de bezoldigde tewerkstelling over de verschillende sectoren, naar bron (in %)



DEEL 2: WOON-WERKRELATIES IN DE DIRECTE TEWERKSTELLING

Naast de verdeling van de directe tewerkstelling over de onderscheiden havendelen, de verschillende economische sectoren en havengebonden versus niet-havengebonden activiteiten (zie deel 1), was het eveneens de bedoeling om aan de hand van de schriftelijke bevraging van de havenbedrijven, de woon-werkrelaties of het herkomstpatroon van de werknemers in kaart te brengen.

Hiertoe werd aan de respondenten gevraagd het aantal werknemers, in hun vestiging tewerkgesteld per 1 januari 2003, te verdelen over woonplaats (postcode of gemeente).

Tabel 13 geeft de resultaten weer, gegroepeerd op niveau van het Rijk en niveau van de (Vlaamse) provincies.

Tabel 13
Herkomstpatroon van de werknemers, WES-enquête 2003 (in %)

West-Vlaanderen	95,22
Oost-Vlaanderen	4,11
Brussel	0,13
Antwerpen	0,07
Limburg	0,07
Binnenland	99,60
Buitenland (Nederland)	0,40
TOTAAL (gelokaliseerd)	100,00
TOTAAL (gelokaliseerd, absoluut)	2.990
NIET-GELOKALISEERD (absoluut)	279
TOTALE BEZOLDIGDE TEWERKSTELLING (absoluut)	3.269

95,22% van het aantal personen werkzaam in het havengebied van Brugge-Zeebrugge is afkomstig van West-Vlaanderen. Een kleine 5% (4,11%) woont in Oost-Vlaanderen. Minder dan een half procent is woonachtig in één van de overige Vlaamse provincies.

Aldus is 99,77% van het aantal werknemers woonachtig in het binnenland. Amper 0,4% van de personen die werken in het havengebied van Brugge-Zeebrugge wonen in het buitenland (Nederland).

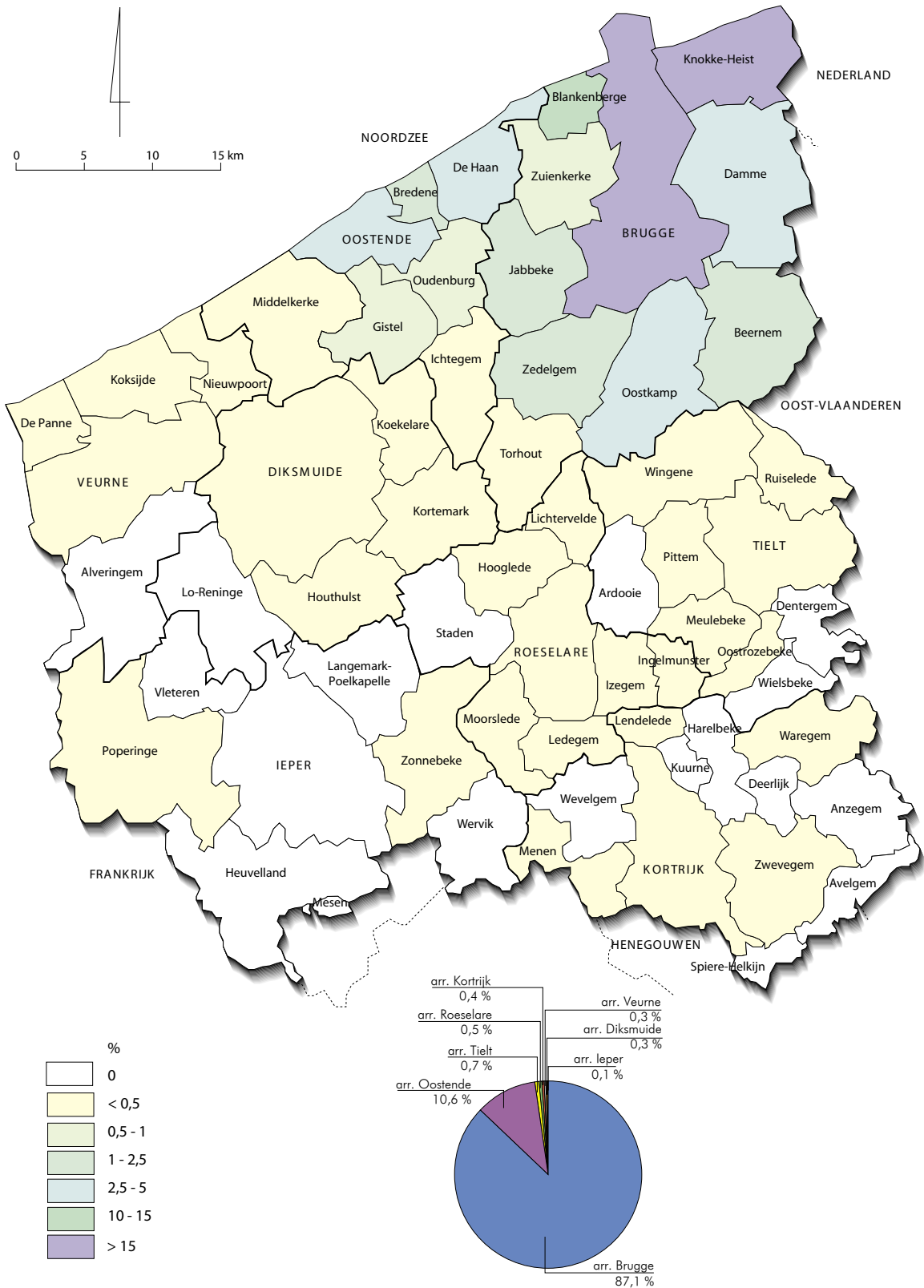
Van 98% van de personen die werken in het havengebied en wonen in West-Vlaanderen is ook de gemeente, waarin de werknemer woonachtig is, uit de enquête bekend. Tabel 14 en figuur 5 heeft daarom het herkomstpatroon van de werknemers, woonachtig in West-Vlaanderen en waarvan de gemeente bekend is, meer gedetailleerd weer (tot op het niveau van de arrondissementen en gemeenten).

Hieruit blijkt dat 87,13% van de personen werkzaam in het havengebied en afkomstig uit West-Vlaanderen wonen en werken in het arrondissement Brugge. Op de tweede plaats staat Oostende met 10,57%. De overige arrondissementen vertegenwoordigen samen minder dan 5% (2,3%) van het totaal aantal werknemers dat werkt in het havengebied en afkomstig is uit West-Vlaanderen.

De meeste inwoners van het arrondissement West-Vlaanderen, die werken in het havengebied, zijn woonachtig in de gemeenten Brugge (43,62%), Knokke-Heist (16,67%) en Blankenberge (14,01%).

Figuur 5

Woonplaats van de werknemers uit West-Vlaanderen en tewerkgesteld in de haven van Brugge-Zeebrugge, WES-enquête 2003 (in %)



Tabel 14

Woonplaats van de werknemers afkomstig uit West-Vlaanderen en tewerkgesteld in de haven van Brugge-Zeebrugge, WES-enquête 2003 (in %)

Beernem	1,90
Blankenberge	14,01
Brugge	43,62
Damme	3,33
Jabbeke	2,15
Knokke-Heist	16,67
Oostkamp	2,62
Torhout	0,29
Zedelgem	1,65
Zuienkerke	0,90
Arrondissement Brugge	87,13
Bredene	2,15
De Haan	2,90
Gistel	0,65
Ichtegem	0,18
Middelkerke	0,36
Oostende	3,80
Oudenburg	0,54
Arrondissement Oostende	10,57
Meulebeke	0,04
Oostrozebeke	0,07
Pittem	0,04
Ruiselede	0,11
Tielt	0,07
Wingene	0,39
Arrondissement Tielt	0,72
Hooglede	0,04
Ingelmunster	0,04
Izegem	0,04
Ledegem	0,04
Lichtervelde	0,14
Moorslede	0,04
Roeselare	0,18
Arrondissement Roeselare	0,50
Kortrijk	0,18
Lendeledede	0,04
Menen	0,07
Waregem	0,07
Zwevegem	0,04
Arrondissement Kortrijk	0,39
De Panne	0,04
Koksijde	0,07
Nieuwpoort	0,14
Veurne	0,07
Arrondissement Veurne	0,32
Diksmuide	0,11
Houthulst	0,04
Koekelare	0,11
Kortemark	0,04
Arrondissement Diksmuide	0,29
Poperinge	0,04
Zonnebeke	0,04
Arrondissement Ieper	0,08
WEST-VLAANDEREN	100,00
WEST-VLAANDEREN (absoluut)	2.790

DEEL 3: INVENTARISATIE VAN DE INDIRECTE TEWERKSTELLING IN HET ARRONDISSEMENT BRUGGE

Na de inventarisatie van de tewerkstelling in het havengebied van Brugge-Zeebrugge (deel 1) en het in kaart brengen van het herkomstpatroon van de werknemers die zijn tewerkgesteld in het havengebied (deel 2), volgt hierna een inventarisatie van de tewerkstelling die door de haven van Brugge-Zeebrugge wordt gegenereerd buiten het havengebied. De aandacht wordt hierbij specifiek gericht op de tewerkstellingsimpact van de haven op de rest van het arrondissement Brugge.

Naast het aspect 'indirecte tewerkstelling', zoals het hierna wordt benaderd, kan eveneens de vraag worden gesteld naar de mate waarin de haven van Brugge-Zeebrugge een lokalisatiefactor is voor de ontwikkeling van economische activiteiten in de Brugse regio en daarbuiten. Uitdrukkelijk moet worden gesteld dat de economische betekenis van de haven in dergelijke zin vanzelfsprekend niet kan worden genegeerd, maar door de benadering die hierna wordt gehanteerd met het oog op een raming van de indirecte tewerkstelling, niet wordt gevat.

1. Methodologie

De methodologie die werd gehanteerd om de indirecte tewerkstelling te ramen die de haven van Brugge-Zeebrugge genereert, bestond er in eerste instantie in de groep bedrijven te bepalen binnen het arrondissement Brugge die door de aard van hun activiteiten in aanmerking komen om als indirecte tewerkstelling te worden beschouwd. Eens die groep bedrijven zo specifiek mogelijk was omschreven, werden zij vervolgens bevestigd met betrekking tot hun eventuele relatie (als klant of als leverancier) met de haven van Brugge-Zeebrugge.

1.1. Bepaling van de potentiële indirecte tewerkstelling

Teneinde een zicht te krijgen in welke economische sectoren de haven van Brugge-Zeebrugge tewerkstelling genereert buiten het havengebied, werd in de bevestiging van de bedrijven in het havengebied (deel 1) de vraag opgenomen tot welke sectoren hun klanten en toeleveranciers behoren. Uit deze bevestiging kwamen, voor wat de havengebonden bedrijven betreft, volgende sectoren naar voren:

- visserij en het kweken van vis en schaal- en schelpdieren (NACE-code 05);
- verwerking en conservering van vis en vervaardiging van visproducten (NACE-code 152);
- vervaardiging van overige transportmiddelen¹ (NACE-code 35);

¹ Met de 'vervaardiging van overige transportmiddelen' wordt de vervaardiging van transportmiddelen, anders dan auto's (personenauto's, vrachtwagens, bestelwagens, vrachtauto's, trekkers voor opleggers, autobussen, touringcars,...), carrosserieën, aanhangwagens, caravans en onderdelen en accessoires voor motorvoertuigen en motoren daarvan bedoeld. Met overige transportmiddelen worden de schepen, het rollend materieel voor spoor- en tramwegen, de lucht- en ruimtevaartuigen, de motorrijwielen en rijwielen en de overige transportmiddelen zoals kruitwagens, bagagekarren, handwagens, caddies, transportwagentjes en voertuigen die door dieren worden getrokken bedoeld.

- recuperatie van afval (NACE-code 37);
- bouwnijverheid (NACE-code 45);
- verkoop en reparatie van auto's en motorrijwielen; kleinhandel in motorbrandstoffen (NACE-code 50);
- groothandel en handelsbemiddeling, exclusief de handel in auto's en motorrijwielen (NACE-code 51);
- vervoer te land (NACE-code 60);
- vervoer over water (NACE-code 61);
- vervoerondersteunende activiteiten (NACE-code 63);
- overige zakelijke dienstverlening¹ (NACE-code 74).

Met het oog op een zo efficiënt mogelijke en gerichte inventarisatie van de indirecte tewerkstelling in het arrondissement Brugge, werden bovengenoemde economische sectoren vervolgens uitgezuiverd van een aantal subsectoren waarbinnen indirecte tewerkstelling a priori werd uitgesloten. Het betreft volgende subsectoren:

- binnen de groep 'vervaardiging van overige transportmiddelen':
 - vervaardiging van lucht- en ruimtevaartuigen (NACE-code 353),
 - vervaardiging van motorrijwielen en rijwielen (NACE-code 354),
 - vervaardiging van overige transportmiddelen n.e.g. (NACE-code 355);
- binnen de groep 'verkoop en reparatie van auto's en motorrijwielen; kleinhandel in motorbrandstoffen':
 - handel in auto's (NACE-code 501),
 - onderhoud en reparatie van auto's (NACE-code 502),
 - handel en reparatie van motorrijwielen (NACE-code 504);
- binnen de groep 'vervoer te land':
 - vervoer per spoor (NACE-code 601),
 - personenvervoer te land volgens een dienstregeling (NACE-code 6021),
 - exploitatie van taxi's (NACE-code 6022),
 - overig vervoer van personen te land (NACE-code 6023),
 - verhuisdiensten (NACE-code 60241),
 - vervoer via pijpleidingen (NACE-code 603);
- binnen de groep 'vervoerondersteunende activiteiten':
 - reisbureaus en touroperators (NACE-code 633).

¹ De 'overige zakelijke dienstverlening' omvat activiteiten zoals advies en bijstand aan de bedrijfswereld, technisch advies, architecten en ingenieurs, technische testen en analyses, reclamewezen, selectie en terbeschikkingstelling van personeel, opsporings- en beveiligingsdiensten, industriële reiniging en diverse andere dienstverlening aan bedrijven.

De uiteindelijke selectie geeft als resultaat een totaal van 2.074 bedrijven in het arrondissement Brugge (met uitsluiting van het havengebied zélf) met in totaal een tewerkstelling van 13.876 personen (zie tabel 15). Deze bedrijven worden door de aard van hun activiteiten beschouwd als bedrijven waarvan de tewerkstelling (geheel of gedeeltelijk) in aanmerking komt om te worden aangezien als tewerkstelling die door de haven van Brugge-Zeebrugge wordt gegenereerd. Het merendeel van deze potentiële indirecte tewerkstelling is terug te vinden in Brugge (7.706 arbeidsplaatsen), Knokke-Heist (1.402 arbeidsplaatsen) en Torhout (1.264 arbeidsplaatsen) en binnen de sectoren 'bouwnijverheid' (4.454 arbeidsplaatsen), 'overige zakelijke dienstverlening' (4.332 arbeidsplaatsen), 'groothandel' (2.581 arbeidsplaatsen) en 'vervoer te land' (1.358 arbeidsplaatsen).

1.2. Enquêtering en responsgraad

Vanuit de inschatting van de potentiële indirecte tewerkstelling in het arrondissement Brugge werd vervolgens een schriftelijke enquêtering op het getouw gezet bij 1.273 bedrijven (bijlage 2 bevat een exemplaar van het enquêteformulier). Deze 1.273 bedrijven werden geselecteerd uit de groep van 2.074 door de aard van hun activiteiten als indirecte tewerkstelling in aanmerking komende bedrijven uit het arrondissement Brugge. De selectie hield twee aspecten in: dubbele registraties en bedrijven met hoofdzetel in het buitenland werden om praktische redenen geschrapt en voor de belangrijkste hoofdsectoren, namelijk de bouwnijverheid en de groot- en kleinhandel, werd een gestratificeerde steekproef (met stratificatie op basis van de verdeling over de tien gemeenten van het arrondissement Brugge) getrokken waarbij 50% van de populatie in de steekproef werd opgenomen. Het resultaat van de steekproeftrekking is opgenomen in tabel 16.

In totaal werden 290 ingevulde enquêteformulieren aan WES Onderzoek & Advies terugbezorgd, wat overeenstemt met een responsgraad van 23,3%. Voor twee deelsectoren werden geen antwoorden ontvangen, namelijk de deelsector 'verwerking van vis' (0 antwoorden op 6 verstuurde enquêtes) en de deelsector 'vervoer over water' (0 antwoorden op 10 verstuurde enquêtes). Daarom worden over deze deelsectoren in de verdere analyse geen uitspraken gedaan. Globaal kan echter worden gesteld dat de antwoorden op basis waarvan de analyse is gebeurd, voldoende representatief zijn voor de door de aard van hun activiteiten als indirecte tewerkstelling in aanmerking komende bedrijven uit het arrondissement Brugge (χ^2 -waarde van 53,89 tegenover een kritieke waarde van 124,1 bij $\alpha=1\%$).

2. Raming van de indirecte tewerkstelling

In de schriftelijke enquêtering werd aan de bevraagde bedrijven de vraag gesteld:

- of en in welke mate zij goederen of diensten leveren aan één of meerdere bedrijven of organisaties die gevestigd zijn in de haven van Brugge-Zeebrugge;
- of en in welke mate zij klant zijn bij één of meerdere bedrijven of organisaties in de haven van Brugge-Zeebrugge;
- of zij via de activiteiten van hun bedrijf op nog een andere manier aangewezen zijn op de haven van Brugge-Zeebrugge.

Tabel 15
Door de aard van de activiteit potentiële indirecte tewerkstelling

Sector	Beernem	Blanken-berge	Brugge (totaal)	Brugge (haven)	Brugge (exclusief haven)	Damme	Jabbeke	Knokke-Heist	Oost-kamp	Torhout	Zedelgem	Zuien-kerke	Arrondis-ment Brugge (exclusief haven)
5 Visserij		11	199	97	102	4		249		6			372
152 Verwerking van vis	3	2	167	92	75					3			83
35 Vervaardiging van overige transportmiddelen (a)			235	69	166			10					176
37 Recuperatie van afval		1	16	16	0			1	11	7			20
45 Bouwnijverheid	203	139	2.089	328	1.761	169	453	470	292	556	346	65	4.454
50 Verkoop van auto's, kleinhandel brandstoffen (b)		1	122	36	86	1	30	23	5	11	3	2	162
51 Groothandel (exclusief auto's)	77	63	2.089	376	1.713	22	64	142	147	152	167	34	2.581
60 Vervoer te land (c)	124		1.131	818	313	8	38	214	254	49	276	82	1.358
61 Vervoer over water		1	198	154	44			21	2				68
63 Vervoerondersteunende activiteiten (d)		2	1.010	782	228		1		8	8	23		270
74 Overige zakelijke dienstverlening	23	46	4.780	1.562	318	28	48	272	153	472	69	3	4.332
Totaal	430	266	12.036	4.330	7.706	232	634	1.402	872	1.264	884	186	13.876

(a) Exclusief 353, 354, 355

(b) Exclusief 501, 502, 504

(c) Exclusief 601, 6021, 6022, 6023, 60241, 603

(d) Exclusief 633

Tabel 16
Samenstelling van de steekproef, naar sector en gemeente

Sector	Beernem	Blanken- berge	Brugge (exclusief haven)	Damme	Jabbeke	Knokke- Heist	Oost- kamp	Torhout	Zedel- gem	Zuien- kerke	Arron- disse- ment Brugge
5 Visserij	0	0	11	0	0	12	0	1	0	0	24
152 Verwerking van vis	1	1	3	0	0	0	0	1	0	0	6
35 Vervaardiging van overige transportmiddelen (a)	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	4
37 Recuperatie van afval	0	1	0	0	0	1	1	1	0	0	4
45 Bouwnijverheid	31	15	91	23	22	56	38	41	50	7	374
50 Verkoop van auto's, kleinhandel brandstoffen (b)	0	0	10	0	0	3	2	3	1	0	19
51 Groothandel (exclusief auto's)	10	8	97	8	6	14	15	14	21	1	194
60 Vervoer te land (c)	14	0	43	3	8	9	16	11	16	2	122
61 Vervoer over water	0	1	8	0	0	0	1	0	0	0	10
63 Vervoerondersteunende activiteiten (d)	0	1	5	0	1	2	2	1	4	0	16
74 Overige zakelijke dienstverlening	6	14	299	12	18	69	26	28	25	3	500
Totaal	62	41	569	46	55	168	101	101	117	13	1.273

(a) Exclusief 353, 354, 355

(b) Exclusief 501, 502, 504

(c) Exclusief 601, 6021, 6022, 6023, 60241, 603

(d) Exclusief 633

Van de 290 bedrijven die op de enquête hebben gereageerd, beweert 42,4% (123 bedrijven) klant en/of leverancier te zijn bij één of meerdere bedrijven in de haven. Deze bedrijven vertegenwoordigen een totale tewerkstelling van 2.348 arbeidsplaatsen. Indien ook rekening wordt gehouden met de mate waarin deze klant- of leveranciersrelatie per bedrijf van toepassing is¹, dan wordt de indirecte tewerkstelling van de haven van Brugge-Zeebrugge berekend op 311,4 arbeidsplaatsen bij deze 123 aan de haven gerelateerde bedrijven. Ten opzichte van de totale tewerkstelling in de 290 bedrijven die op de enquête hebben gereageerd (3.487), vertegenwoordigt dit 8,9%.

Toegepast op de totaliteit van de door de aard van hun activiteiten als indirecte tewerkstelling in aanmerking komende bedrijven uit het arrondissement Brugge (een totale tewerkstelling van 13.876 arbeidsplaatsen)², geeft dit **een geraamde totale indirecte tewerkstelling van 1.235 arbeidsplaatsen**.

Indien we de **resultaten** bekijken **per deelsector** (zie tabel 17), dan zien we dat deze relatie met de haven vooral sterk aanwezig is in de deelsectoren 'vervaardiging van overige transportmiddelen' (90,0%), de visserij (44,4%) en het vervoer te land (28,0%). De extrapolatie van de berekende afhankelijkheidsgraden per sector naar de totaliteit van de door de aard van hun activiteiten als indirecte tewerkstelling in aanmerking komende bedrijven uit het arrondissement Brugge (zie tabel 18) geeft als resultaat **een geraamde totale indirecte tewerkstelling van 1.074 arbeidsplaatsen**³ in het arrondissement Brugge. Hiervan zijn er 380 arbeidsplaatsen te situeren in het vervoer te land (35,4%), 244 in de bouwnijverheid (22,7%), 165 in de visserij (15,4%), 158 in de vervaardiging van overige transportmiddelen (14,7%) en 96 in de overige zakelijke dienstverlening (8,9%). In de groot- en kleinhandel, de sector van de vervoerondersteunende activiteiten en de recuperatie van afval blijkt relatief weinig indirecte tewerkstelling voor te komen.

Een gelijkaardige raming van de indirecte tewerkstelling kan worden gemaakt **per gemeente van het arrondissement Brugge** (zie tabel 19). Dit leert dat de afhankelijkheidsgraad van de haven procentueel het grootst is te Jabbeke (37,7%), te Zedelgem (17,4%) en te Brugge (8,5%). Omgerekend naar de totaliteit van het arrondissement bekomt men **een geraamde totale indirecte tewerkstelling van 1.216 arbeidsplaatsen (zie tabel 20)**⁴. In absolute aantallen is de indirecte tewerkstelling het grootst te Brugge (652 arbeidsplaatsen). Daarna volgen Jabbeke (239 arbeidsplaatsen), Zedelgem (154 arbeidsplaatsen), Knokke-Heist (86 arbeidsplaatsen) en Oostkamp (59 arbeidsplaatsen). In de andere gemeenten van het arrondissement Brugge blijkt relatief weinig indirecte tewerkstelling voor te komen.

¹ Bijvoorbeeld: een bedrijf met een totale tewerkstelling van 10 personen realiseert 20% van zijn totale omzet binnen het havengebied. De resulterende indirecte tewerkstelling wordt in dit geval vastgelegd op 2 arbeidsplaatsen.

² Deze extrapolatie gaat uit van de assumptie dat de afhankelijkheidsgraad van de haven bij die bedrijven die niet hebben gereageerd op de enquête dezelfde is als bij die bedrijven die wél hebben gereageerd op de enquête. Deze aanname leidt ertoe dat het resultaat van de berekening wellicht moet worden gezien als een **boven-grens**. Men mag immers aannemen dat bedrijven die met de haven geen enkele binding hebben zeker niet meer geneigd zullen zijn aan de enquête mee te werken en dus zeker niet minder zullen vertegenwoordigd zijn onder de niet-respondenten dan onder de respondenten.

³ Dit totaalcijfer wijkt af van de initiële raming van 1.235 indirecte arbeidsplaatsen. Dit is het gevolg van het feit dat het aandeel qua tewerkstelling van de verschillende deelsectoren in de steekproef afwijkt van het aandeel van deze sectoren in de totaliteit van het arrondissement.

⁴ Dit totaalcijfer wijkt af van de initiële raming van 1.235 indirecte arbeidsplaatsen. Dit is het gevolg van het feit dat het aandeel qua tewerkstelling van de 10 gemeenten in de steekproef afwijkt van het aandeel van diezelfde gemeenten in de totaliteit van het arrondissement.

Tabel 17
Afhankelijkheidsgraad van de haven, naar sector

Sector	Klant van of leverancier aan haven(bedrijf)?							Afhankelijkheidsgraad
	Bedrijven			Tewerkstelling				
	Ja	Neen	Ja (%)	Ja	Neen	Ja (%)	Afhankelijk	
5 Visserij	6	0	100,0	33	0	100,0	14,66	44,4
35 Vervaardiging van overige transportmiddelen (a)	1	0	100,0	139	0	100,0	125,1	90,0
37 Recuperatie van afval	0	2	0,0	0	25	0,0	0	0,0
45 Bouwnijverheid	27	54	33,3	192	313	38,0	27,68	5,5
50 Verkoop van auto's, kleinhandel brandstoffen (b)	2	2	50,0	21	2	91,3	0,84	3,7
51 Groothandel (exclusief auto's)	20	32	38,5	615	257	70,5	7,69	0,9
60 Vervoer te land (c)	20	10	66,7	283	81	77,7	101,96	28,0
63 Vervoerondersteunende activiteiten (d)	2	2	50,0	4	11	26,7	0,1	0,7
74 Overige zakelijke dienstverlening	45	65	40,9	1.061	450	70,2	33,35	2,2
Totaal	123	167	42,4	2.348	1.139	67,3	311,38	8,9

(a) Exclusief 353, 354, 355

(b) Exclusief 501, 502, 504

(c) Exclusief 601, 6021, 6022, 6023, 60241, 603

(d) Exclusief 633

Tabel 18
Raming van de indirecte tewerkstelling naar sector

Sector	Afhankelijkheidsgraad (in %)	Totale tewerkstelling	Indirecte tewerkstelling
5 Visserij	44,4	372	165
35 Vervaardiging van overige transportmiddelen (a)	90,0	176	158
37 Recuperatie van afval	0,0	20	0
45 Bouwnijverheid	5,5	4.454	244
50 Verkoop van auto's, kleinhandel brandstoffen (b)	3,7	162	6
51 Groothandel (exclusief auto's)	0,9	2.581	23
60 Vervoer te land (c)	28,0	1.358	380
63 Vervoerondersteunende activiteiten (d)	0,7	270	2
74 Overige zakelijke dienstverlening	2,2	4.332	96
Totaal		13.876	1.074

(a) Exclusief 353, 354, 355

(b) Exclusief 501, 502, 504

(c) Exclusief 601, 6021, 6022, 6023, 60241, 603

(d) Exclusief 633

Tabel 19
Afhankelijkheidsgraad van de haven, naar gemeente

Gemeente	Klant van of leverancier aan haven(bedrijf)?						Afhankelijkheidsgraad	
	Bedrijven			Tewerkstelling				
	Ja	Neen	Ja (%)	Ja	Neen	Ja (%)		Afhankelijk
Beernem	5	7	47,7	46	30	60,5	1,54	2,0
Blankenberge	0	8	0,0	0	33	0,0	0	0,0
Brugge	66	72	47,8	1.949	639	75,3	218,95	8,5
Damme	4	8	33,3	18	30	37,5	0,82	1,7
Jabbeke	7	3	70,0	51	4	92,7	20,76	37,7
Knokke-Heist	14	18	43,8	74	70	51,4	8,85	6,1
Oostkamp	12	12	50,0	92	54	63,0	9,93	6,8
Torhout	2	16	11,1	9	86	9,5	0,9	0,9
Zedelgem	12	21	36,4	107	178	37,5	49,59	17,4
Zuienkerke	1	2	33,3	2	15	11,8	0,06	0,4
Totaal	123	167	42,4	2.348	1.139	67,3	311,4	8,9

Tabel 20
Raming van de indirecte tewerkstelling naar gemeente

	Afhankelijkheidsgraad (in %)	Totale tewerkstelling	Indirecte tewerkstelling
Beernem	2,0	430	9
Blankenberge	0,0	266	0
Brugge (exclusief haven)	8,5	7.706	652
Damme	1,7	232	4
Jabbeke	37,7	634	239
Knokke-Heist	6,1	1.402	86
Oostkamp	6,8	872	59
Torhout	0,9	1.264	12
Zedelgem	17,4	884	154
Zuienkerke	0,4	186	1
Totaal arrondissement			
Brugge		13.876	1.216

DEEL 4: PROGNOSE VAN DE HAVENGE- BONDEN PRIVATE TEWERKSTELLING

In deel 1 van dit rapport werd een raming gemaakt van de directe tewerkstelling in het havengebied van Brugge-Zeebrugge (toestand 2001). Het onderzoek leerde onder meer dat:

- er binnen het havengebied in de private sector naar schatting 5.600 jobs zijn die op een of andere manier in relatie staan met de haven en dus door de aanwezigheid van de haven zijn gegenereerd;
- er hiervan 3.948 jobs havengebonden zijn (waarvan 2.450 in de overslag van goederen op de kades¹ en 1.498 in bedrijven die in grote mate afhankelijk zijn van goederen die in de haven worden geladen en gelost);
- er daarnaast 1.652 jobs zijn die zich situeren in havenondersteunende activiteiten.

Om vanuit de kennis van de bestaande toestand een prognose te maken van de verwachte private tewerkstelling in het havengebied, vertrekken we vanuit de prognoses van de goederentrafiek (IDEA Consult, 2002)². Het uitgangspunt is immers dat havengebonden tewerkstelling (het voorwerp van de tewerkstellingsprognose) in essentie trafiekgebonden is.

Een eerste element dat bepalend wordt geacht voor de evolutie van de goederentrafiek, is de algemene economische ontwikkeling. Hiervoor wordt voor het "lage scenario" een jaarlijkse groei van 1,5% verondersteld, voor het "middenscenario" 2,25% en voor het "hoge scenario" 3%.

Een tweede bepalende factor is het regionale en havenbeleid, dat een grote invloed heeft op de inrichting van de haventerreinen, de samenstelling van de goederenstromen en de concurrentiepositie van de haven. Ook hier worden drie varianten onderscheiden:

- In het "restrictieve scenario" stelt Zeebrugge zich restrictiever op dan de gemiddelde haven van de Hamburg-Le Havre range. Dit heeft tot gevolg dat de concurrentiepositie verzwakt, dat het marktaandeel van Zeebrugge terugloopt en dat nieuwe gebruikers van de haven (onder andere ontwikkelaars van Value Added Logistics) naar andere havens moeten uitwijken. In dit scenario doet de gecreëerde schaarste aan haventerreinen de ruimteproductiviteit sterker oplopen dan elders in de range.
- Het "status-quo scenario" is gericht op een gelijkblijvende concurrentiepositie van de haven in de Hamburg-Le Havre range. Het havenbeleid in Zeebrugge is niet restrictiever, maar ook niet expansiever dan in de gemiddelde haven van de range. In dit scenario blijft het marktaandeel van Zeebrugge constant en volgt de ruimteproductiviteit in Zeebrugge de algemene trend van de andere Noordwest-Europese havens. Value Added Logistics kunnen in beperkte mate ontwikkeld worden.

¹ Dit aantal kan nog eens worden opgesplitst in twee categorieën: 1.246 havenarbeiders en 1.204 eigen tewerkstelling van de overslagbedrijven.

² Vermits de tewerkstelling in de publieke sector niet-trafiekgebonden wordt geacht (in tegenstelling tot de private tewerkstelling), wordt deze in de prognoses niet in beschouwing genomen. Immers, de omvang van de tewerkstelling in de publieke sector is van andere elementen afhankelijk dan louter de trafiekontwikkeling in de haven (bijvoorbeeld de aanwezigheid van de Belgische marine in de haven).

- In het “expansieve scenario” stelt Zeebrugge zich expansiever op dan de gemiddelde haven van de range. Hierdoor versterkt Zeebrugge zijn concurrentiepositie, groeit het marktaandeel en kennen VAL-activiteiten een sterke ontwikkeling. Door het aanleggen van een belangrijke strategische reserve aan terreinen, zal de ruimteproductiviteit minder groeien dan het gemiddelde voor Noordwest-Europa.

De combinatie van de scenario-onderdelen economische ontwikkeling en havenbeleid leidt, uitgaande van drie niveaus van ontwikkeling in beide aspecten, tot negen combinatiemogelijkheden. Naar analogie van andere deelrapporten van het Strategisch Plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge, wordt de scenariokeuze beperkt tot volgende drie: laag/restrictief, midden/status-quo en hoog/expansief. Tabel 21 toont de trafiekprognoses volgens deze drie scenario's. Hieruit blijkt dat de trafiek in de haven zal evolueren van de huidige 32 miljoen ton (2001) naar een verwachte overslag die, naargelang het scenario, varieert van 50,5 miljoen ton tot 93,6 miljoen ton in 2020.

Tabel 21

Prognose van de goederentrafiek in de haven van Brugge-Zeebrugge, naar verschijningsvorm (in 1.000 ton)

	2001	Laag/restrictief	Midden/status-quo	Hoog/expansief
Ro-ro	14.300	21.500	31.700	42.500
Containers	10.600	18.200	30.100	36.600
Stukgoed	1.000	1.100	1.600	1.900
Vaste bulk	2.000	3.400	4.500	5.600
Vloeibare bulk	4.100	6.300	6.800	7.000
Totaal	32.000	50.500	74.700	93.600

BRON: IDEA Consult, Economische positionering van de haven van Brugge-Zeebrugge, februari 2002.

Om de relatie te leggen tussen de hoeveelheid overgeslagen goederen, enerzijds, en de tewerkstelling die dit rechtstreeks genereert, anderzijds, wordt een beroep gedaan op de gegevens van 2001 die betrekking hebben op het aantal shifts die door havenarbeiders werden gepresteerd. In totaal gaat het om 201.744 shifts, gepresteerd door 1.069 havenarbeiders, die als volgt zijn gespreid over de goederencategorieën¹:

- 150.166 shifts voor de overslag van ro-ro (of 10,47 shifts per 1.000 ton);
- 16.493 shifts voor de overslag van containers (of 1,56 shifts per 1.000 ton);
- 34.492 shifts voor de overslag van conventioneel stukgoed (of 33,43 shifts per 1.000 ton);
- 593 shifts voor de overslag van vaste bulk (of 0,30 shifts per 1.000 ton).

Indien er vervolgens wordt van uitgegaan dat één havenarbeider per jaar gemiddeld 185 shifts presteert (gemiddelde over de voorbije 10 jaar) en dat er de komende 20 jaar een productiviteitstoename zal gelden van 1% per jaar², kan een prognose worden gemaakt van de verwachte tewerkstelling voor de overslag van goederen in de haven van Brugge-Zeebrugge (zie tabel 22).

¹ Bron: CEWEZ. Het aantal voor de overslag van vloeibare bulk gepresteerde shifts komt in dit overzicht niet voor omdat dit ook in de werkelijkheid het geval is.

² Dit betekent dat voor het jaar 2020 volgende ratio's gelden: 8,66 shifts voor de overslag van 1.000 ton ro-ro goederen, 1,29 shifts voor de overslag van 1.000 ton containers, 27,67 shifts voor de overslag van 1.000 ton conventioneel stukgoed en 0,25 shifts voor de overslag van 1.000 ton vaste bulk.

Tabel 22

Prognose van de tewerkstelling voor de overslag van goederen (havenarbeiders) in de haven van Brugge-Zeebrugge, naar verschijningsvorm (jaar 2020)

	Laag/restrictief	Midden/status-quo	Hoog/expansief
Ro-ro	1.007	1.485	1.990
Containers	127	210	255
Stukgoed	165	239	284
Vaste bulk	5	6	8
Vloeibare bulk	0	0	0
Totaal	1.303	1.940	2.537

BRON: Eigen berekeningen.

Uit tabel 22 blijkt dat de verwachte tewerkstelling van havenarbeiders in de haven van Brugge-Zeebrugge voor het jaar 2020 geraamd wordt op 1.303 arbeidsplaatsen volgens het laag/restrictief scenario, op 1.940 arbeidsplaatsen volgens het midden/status-quo scenario en op 2.537 arbeidsplaatsen volgens het hoog-expansief scenario.

Indien men er tenslotte van uitgaat dat de overige havengebonden private tewerkstelling in het havengebied proportioneel zal mee-evoluëren met de verwachte evolutie van de goederentrafiek (en van de tewerkstelling van havenarbeiders), blijkt dat voor het jaar 2020 een private tewerkstelling in havengebonden activiteiten kan worden verwacht die varieert van ongeveer 6.600 personen volgens het laag/restrictief scenario, 9.850 personen volgens het midden/status-quo scenario tot 12.870 personen volgens het hoog-expansief scenario.

Tabel 23

Prognose van de havengebonden private tewerkstelling in de haven van Brugge-Zeebrugge (jaar 2020)

	Laag/restrictief	Midden/ status-quo	Hoog/expansief
Overslag van goederen (a)	2.770	4.125	5.394
Bedrijven die in hoge mate afhankelijk zijn van goederen die in de haven worden geladen en gelost (bijvoorbeeld distributie)	1.826	2.719	3.555
Havenondersteunende activiteiten	2.014	2.998	3.921
Totaal	6.610	9.842	12.870

(a) Bedoeld wordt: de som van de tewerkstelling van havenarbeiders en de eigen tewerkstelling van de overslagbedrijven.

BRON : Eigen berekeningen.

WES



Baron Ruzetteleaan 33
B-8310 ASSEBOEK-BRUGGE
tel. + 32 50 36 71 36
fax + 32 50 36 31 86
www.wes.be
info@wes.be