



Information: City of Antwerp, Port Authority, City Hall,  
B-2000 Antwerp - Phone: (03) 220 83 67, 220 83 75,  
220 83 77 - Fax: (03) 220 85 85 - Telex: 31.807

Roland Op de Beeck\*

## De haven van Antwerpen als bron van werkgelegenheid

*In deze bijdrage wordt de impact van de Antwerpse haven op de regio vanuit een zuiver socio-geografisch standpunt benaderd. Aan de hand van een speciaal daartoe gehouden enquête wordt het sectorieel gemeten tewerkstellingseffect ruimtelijk gelokaliseerd en afgewogen tegen de lokale beroepsbevolking. De resultaten worden vergeleken met die van een soortgelijke enquête die de auteur in 1970 heeft verricht, en ook met recente gegevens ter zake over Gent en Rotterdam. (English abstract at the end of the paper.)*

*"The identification and measurement of various kinds of labour mobility ... might come to be regarded as tasks more critical than those of assessing the movement of major Keynesian variables."*

*Leo F. Schnoke, The measurement of human resources in a regional accounting frame, 1964*

### Inleiding

Tot vóór de jaren tachtig was het onderzoek naar de regionaal-economische betekenis van de havens hier te lande vrij elementair. De beschrijving van de havenontwikkeling vond vooral plaats in termen van transporteconomie (met nadruk op de goederenstromen en

\* Algemene Directie van het Havenbedrijf, Stad Antwerpen  
Economisch en Sociaal Tijdschrift, 1990/1, pp. 37-53

scheepsbewegingen), van infrastructurele uitrusting (kadelengten, aantal kranen, terreinbehoeften of opslagcapaciteit) of van nationale macro-economische grootheden (investeringen, export, produktie, doorvoer) (zo nog in het referaat *Elementen voor een havenbeleid*, 1979).

Reeds geruime tijd bestond de behoefte om, in navolging van vroegere Duitse en Amerikaanse studies ter zake, de eigenlijke havenactiviteit als drager van de regionale of nationale welvaart voor te stellen (Erbguth; *The Port of San Francisco*).

Sinds 1983 maken de economische diensten van de Nationale Bank van België (Bijbank Antwerpen) jaarlijks een havenimpact-nota over Antwerpen, die evenwel (om uiteenlopende redenen) beperkt wordt verspreid. Meer ruchtbaarheid werd gegeven aan het witboek *De haven van Antwerpen, motor van de nationale economie*. Dat werd in februari 1986 gepubliceerd door de Antwerpse Havengemeenschap in samenwerking met het gemeentebestuur, in de nasleep van de Zeebrugge-discussie en de daaromtrent opgemaakte kosten-baten-analyses.

Promotionele bijbedoelingen zijn bij dergelijke publikaties uiteraard niet weg te denken. Vandaar het gebruik, zo nodig, van ramingen of verdeelsleutels, daar waar exacte gegevens ontbreken of niet te duiden zijn.

Onderhavige studie poogt:

- 1) het tewerkstellingseffect van de nationale haven accuraat te meten aan de hand van gegevens van 1 april 1986;
- 2) de ruimtelijke spreiding van het woonpatroon van dit werknemersbestand te bepalen;
- 3) de verhouding van dit bestand tot de lokale werkende beroepsbevolking vast te leggen;
- 4) de vergelijking met andere havens waar mogelijk door te trekken.

## I. Methodiek en definities

Het becijferen van de regionaal-economische impact van een haven veronderstelt het voorafgaand kwantificeren van het tewerkstellingseffect. Wil men bijv. de toegevoegde waarde berekenen die door het havengebeuren wordt gegenereerd, dan moet men beginnen met de rechtstreeks door deze activiteit verwekte werkgelegenheid accuraat vast te stellen. Wie dan, in een tweede stap, de spreiding van het inkomenseffect en van de bestedingsstroom wil ramen die door deze eerste inkomens wordt geïnduceerd, zal naar de woonplaats van deze direct havengebonden tewerkstelling dienen te speuren.

De woon-werkproblematiek is duidelijk typerend voor een ontwikkelde economie met al de sociale, fiscale en vooral verkeerstechnische aspecten die daaraan verbonden zijn. Onze grote nationale haven ontsnapt daar ook niet aan.

Nu is de havenbedrijvigheid met haar zo eigen, enigszins uiteenlopende kenmerken, niet bepaald zo makkelijk onder te brengen in de gangbare macro-economische aggregaten die men pleegt aan te halen bij het meten van de regionaal-economische impact van een bepaalde nijverheidstak of van een dienstverlenend bedrijf.

De eigenlijke havenactiviteiten zijn moeilijk af te zonderen in de NACE-RR rubricering, die thans als norm geldt voor het economisch-statistisch materiaal in België en in de EG. Het euvel bij deze internationale nomenclatuur is dat het eigenlijke havengebeuren er over ten minste zeven activiteitsklassen verspreid ligt: energie; chemische industrie; metaalverwerkende industrie; handel; vervoer en verkeer; dienstverlening en, tenslotte, overheid.

Even grote interpretatiemoeilijkheden ondervindt men bij het afwegen van de havenactiviteiten tegen de gebruikelijke socio-economische grootheden (bevolkingscijfers, beroepsbevolking, forensenverkeer), omdat men dan (zoals in de nota's van de NBB) afhankelijk is van de RSZ-cijfers. Deze steunen, zoals geweten, op een louter juridische bepaling van de tewerkstelling, terwijl een macro-economische definitie – zoals door het NIS aangehouden – op de werkelijke beroepsbevolking wijst (d.i. werkenden en werkzoekenden) en aldus nauwer aansluit bij de socio-geografische aspecten van het tewerkstellingseffect die in onze studie primair zijn. Daarenboven worden de RSZ-cijfers sectorieel niet per gemeente gepubliceerd; ook is het vast personeelsbestand van de NMBS niet opgenomen in de RSZ-statistieken.

Om al deze redenen zijn wij er in 1986 – zoals trouwens reeds in 1971 – van uitgegaan dat het peilen naar de rol van de Antwerpse haven als bron van werkgelegenheid voor de omliggende regio, het best zou geschieden door middel van een schriftelijke enquête op basis van door het Stedelijk Havenbedrijf, promotors en beroepsverenigingen bijgehouden nominatieve lijsten en steekkaarten van havengebonden bedrijven.

Al de aangeschreven ondernemingen en diensten onderhouden met het Stedelijk Havenbedrijf nauwe en constante betrekkingen van operationele en administratieve aard, al was het maar omdat de Stad Antwerpen de gronden bezit of beheert waarop deze firma's en diensten hun activiteiten uitvoeren. Mede daardoor kon de enquête – waar nodig – ook aangevuld worden met mondelinge toelichtingen of rechtzettingen, zodat onnauwkeurigheden, dubbele tellingen of vergetelheden konden worden geweerd of aangevuld. Uiteindelijk kon op een omschrijving van de "direct havengebonden" activiteit met 95 % accuratesse ingespeeld worden.

"Direct havengebonden" staat hier voor alle werknemers in dienstverband van ondernemingen of diensten die in de als Antwerps havengebied omschreven zone gevestigd zijn<sup>1</sup> en die deze vestiging zouden opschorten indien de haven en haar kenmerkende functies zouden ophouden te bestaan.

Aldus werden alle activiteiten in aanmerking genomen die in de haven verband houden met de overslag, de opslag en het transport van goederen, *alsmede* industriebedrijven die de toelating kregen om zich in de haven te vestigen. Deze bepaling omvat dus wel de diepwater-gebonden fabrieken, maar *niet* het varend personeel van de rederijen, noch de voerders in de bedrijfssector "vervoer over de weg".<sup>2</sup>

1 Omschreven in het KB van 12 augustus 1974 betreffende de oprichting van paritaire subcomités voor het havenbedrijf. Deze arbeidsbepaling wordt ook door de NBB aangehouden in haar nota's ter zake.

2 Deze laatste opmerking onderscheidt onze cijfers ook van die van de NBB-nota. Daar wordt een expeditiefirma zoals Edmond Depaire N.V. met 713 tewerkgestelden (als 18de-grootste havengebonden bedrijf) opgegeven. Het merendeel van dit personeel is evenwel tewerkgesteld als voerder of aan de grensposten, en is dus bezwaarlijk "direct havengebonden" te noemen.

Bovendien mocht de maatstaf "direct havengebonden werkgelegenheid" niet beperkt blijven tot het effectief op de gekozen datum tewerkgestelde personeelsbestand. Men diende rekening te houden met het volledige contingent erkende havenarbeiders en scheepsherstellers, ook al sloot dit een niet onaanzienlijk quantum tijdelijke werkloosheid in.

Dank zij de hierboven geschetste werkwijze is elk gevaar voor dubbele telling uitgesloten. Geen ramingen dus, noch toepassing van verdeelsleutels, maar een precieze opgave, op schriftelijke, desgevraagd verantwoorde aangifte.

Ook dient te worden onderstreept dat op geen enkele wijze is gepoogd de *indirecte*, noch de *geïnduceerde* werkgelegenheid te kwantificeren. Het komt de meeste analisten immers voor dat de indirecte havengebonden activiteit niet met voldoende zekerheid vast te stellen is (o.m. Richard en Debiesse, p. 22).

## II. Omvang van de vraag naar arbeidsgelegenheid

De telling van de aldus gedefinieerde "direct havengebonden werkgelegenheid" gaf 65.297 personen of netto 1.900 eenheden meer dan in 1970.

Dit *netto* verschil is als volgt te verklaren. In onze enquête over 1970 werd het bestand bedienden in de dienstverlenende sector met zowat 2.500 eenheden overschat. Toen werd ons het totale personeel opgegeven van alle in de havenzone gevestigde agenturen. Een verfijning van de vraagstelling gaf ons nu een accurater opgave van het bankpersoneel dat effectief werkzaam is met verrichtingen van de overzeese handel, ongeacht hun werkplaats (in casu: 404 personen in totaal).<sup>3</sup>

Door deze rechtzetting van onze cijfers voor 1970 wordt de *absolute* daling van de haventewerkstelling met 520 eenheden in 1986 omgezet in een *netto* accres met 1.900 eenheden.

3 Het gaat hier om de personeelsleden die het werk uitvoeren (en *niet* louter om het kaderpersoneel zoals aangevoerd in de nota van de NBB (*Het economisch belang van de haven van Antwerpen*, 1985, onder 2.5.1).

Een aanduiding voor havengebondenheid verkrijgt men door na te gaan in hoeverre bepaalde activiteiten verbonden zijn met de diverse functies van een zeehaven.

Door de direct havengebonden werkgelegenheid in te delen per havenfunctie, verkrijgt men een duidelijker beeld van het eigen karakter van een haven dan wanneer men genoeg neemt met de activiteitsklassen uit de RSZ-statistieken, waar havenactiviteiten vermengd worden met havenvreemde bedrijfssectoren.

Wij onthouden de drie klassieke hoofdfuncties die men een zeehaven toeschrijft, namelijk vervoer en goederenbehandeling, handel en dienstverlening, industrie.

In de functie *vervoer en goederenbehandeling* is het verlies tussen 1970 en 1986 geleden door het contingent erkende havenarbeiders (-1.918) overgecompenseerd door de groei van het personeel op maandloon bij de stouwerijen, goederenbehandelaars en aanverwante bedrijven, alsook bij de niet-gemeentelijke overheidsdiensten.

In de functie *handel en dienstverlening* is er een netto vermindering van 2.122 eenheden, voornamelijk bij het bediendenpotentieel van de bedrijfssectoren *agenturen en expeditiekantoren*.

In de naburige havens - zoals Rotterdam - geeft het cijfer van de direct havengebonden bedrijvigheid in de afgelopen 10 tot 20 jaar een voortdurende tendens tot daling te zien (Molle, p. 702).

Het stagneren van de tewerkstelling is uiteraard de keerzijde van een stijgende produktiviteit en het gevolg van de alsmaar ruimere toepassing van moderne vervoers- en behandelingsmethoden, alsook van de algemene rationalisering en automatisering van de administratieve procedures en werkwijzen.

Tenslotte vertoont de functie *havenindustrie* te Antwerpen in vergelijking met de toestand in 1970 een groei van zowat 3.000 personen.

Samenvattend kan men vaststellen dat het totale bestand direct havengebonden tewerkgestelden in Antwerpen nagenoeg op het peil van 1970 kon behouden worden, dank zij het scheppen van zowat 3.000 nieuwe arbeidsplaatsen in de havenindustrie en van 200 in de functie vervoer en goederenbehandeling.

Tabel 1  
Vergelijkbare direct havengebonden werkgelegenheid in 1986

	Rotterdam*		Antwerpen	
<b>HAVENINDUSTRIE</b>				
Petroleumraffinaderijen	5.204		2.186	
Kunstmeststoffen en chemische industrie	8.082		10.922	
Scheepsnieuwbouw, -herstelling en -onderhoud	8.820		5.749	
Automobiëlbouw	—		13.438	
Elektriciteitsvoorziening	902		1.172	
Houtverwerking en voeding	—		92	
	23.008	42,57 %	33.559	52,60 %
<b>VERVOER EN GOEDERENBEHANDELING</b>				
Stuwadoors (alle overslag- en siorbedrijven)	11.412		12.552	
Werkgevers- en werknemersorganisaties	145		247	
Spoorwegen	956		2.796	
Opslag- en distributiebedrijven (Vaste en vloeibare stoffen)	1.925		1.342	
Hulpdiensten t.b.v. vervoer waaronder:				
Baggerbedrijven	1.445		754	
Bergings- en sleepbedrijven**	800		596	
Roeiers	367		403	
Loods- en seindiensten	656		598	
RWS/Openbare Werken	165		117	
Gemeentelijke havendiensten	1.171		2.614	
	19.409	35,91 %	22.029	34,53 %
<b>HANDEL EN DIENSTVERLENING</b>				
Cargadoors (scheepsagenten)	2.876		3.262	
Expediteurs en declaranten	3.283		2.541	
Overige tussenpersonen:	2.795		696	
Banken				
Import / export				
Binnenvaartvrachters				
Averij-commissarissen				
Ship chandlers	1.150		58	
Douane	1.526		1.653	
	11.630	21,51 %	8.210	12,87 %
<b>Totaal van deze bedrijfssectoren</b>	<b>54.047</b>	<b>100 %</b>	<b>63.798</b>	<b>100 %</b>

\* Bron: Door het gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam bewerkte gegevens van bedrijven Register Zuid-Holland (enquête gehouden in 1987)

\*\* Zes onafhankelijke bedrijven in "Sleepvaarcentrale".

Opmerkelijk is ook het in stand houden van het overheidspersoneel op het peil van 1970: ca. 8.000 eenheden, ondanks de drastische inkringing met 25 % van het kaderpersoneel en met 10 % van het uitvoerend personeel bij het Stedelijk Havenbedrijf.

Tabel 1 geeft de sectoriële onderverdeling van de Antwerpse havenwerkgelegenheid, echter alleen voor die bedrijfssectoren waarvoor vergelijkbare gegevens voor Rotterdam en voor hetzelfde jaar beschikbaar waren.

### III. Structuur van de vraag naar arbeid

Bij de interpretatie van de totale werkgelegenheid dient de aandacht ook te gaan naar de structurele kenmerken, zoals het aantal en de dimensie van de ondernemingen, en naar de indeling naar havenfuncties en bedrijfssectoren.

Al bij al werden in 1987 555 direct havenbetrokken bevonden ondernemingen / diensten schriftelijk ondervraagd naar omvang, woonplaats en arbeidsstatuut (arbeiders / bedienden) van hun bezoldigd personeelsbestand per 1 april 1986: 462 bedrijven bleken inderdaad personeel tewerk te stellen – toevallig hetzelfde aantal als in 1970. Op een paar uitzonderingen na bleken al deze ondernemingen op het grondgebied van de fusiegemeente Antwerpen gevestigd te zijn. Dit is ongeveer 3,5 % van het aantal ondernemingen dat daar onder het stelsel van de RMZ ressorteert. In vergelijking met Gent bijv. telt de Antwerpse haven zowat 2 maal meer havengebonden ondernemingen en 2,6 maal meer tewerkgestelden (Decorte, pp. 28-29).

De enquête leverde ook enkele aanduidingen over de grootte van de havengebonden ondernemingen. De verhouding tussen het aantal tewerkgestelden en het aantal werkgevers levert een rekenkundig gemiddelde op van 142. Dit wijst erop dat de havenwerkgelegenheid wordt gekenmerkt door een hoog aantal ondernemingen met geringe omvang qua tewerkstelling enerzijds, en een 13-tal bedrijven uit de klasse van meer dan 1.000 werknemers anderzijds. Inderdaad, driekwart van de Antwerpse ondernemingen (356) zijn goed voor slechts 7,5 % van de totale haventewerkstelling en stellen individueel geen 50 man tewerk, terwijl één industriereus meer dan 11.000 arbeiders telt (GMC).

Een verdere analyse toont aan dat de grootste frequentie van het aantal ondernemingen voorkomt in de klassen onder 10 tewerkgestelden. Er

zijn zelfs 10 firma's met één loontrekkende tewerkgestelde, terwijl 92 bedrijven eenmanszaken en zelfstandigen bleken te zijn, dus zonder tewerkgesteld personeel. Met andere woorden: de kleine en middelgrote bedrijven zijn het meest voorkomende type van havenondernemerschap in Antwerpen, zoals trouwens ook in Gent (Decorte, p. 31). De vergelijking met Gent wijst op de kleinere schaal waarin het havengebieden zich in Gent afspeelt. KMO's (d.i. bedrijven die geen 50 personen tewerkstellen) staan in voor 7,89 % van de haventewerkstelling in Antwerpen. In Gent stellen ze 12,56 % van de havengebonden personen tewerk. De grote werkgevers in Antwerpen zijn de industriereuzen (GMC, BASF, Ford, Bayer) en de overheidsdiensten (NMBS, Stad Antwerpen, Douane). De beheerder van de haven, de Stad Antwerpen, is de vierde grootste werkgever.

De gezamenlijke overheidsdiensten bezorgen met 7.778 personen 12 % van de totale arbeidsplaatsen. In Rotterdam zouden dat slechts 4.474 personen zijn of 4,5 % van de totale havengebonden werkgelegenheid.

Vergeleken met de bevindingen van onze enquête over 1970, tonen deze resultaten aan dat de primaire functie *vervoer*, ondanks een vermindering met 2.000 eenheden van het contingent havenarbeiders, relatief constant is gebleven, met praktisch 35 % van de totale tewerkstelling. Het relatieve aandeel van *handel en dienstverlening* daalde van 19,29 % tot 12,49 %, wegens de reeds vermelde vermindering van het bediendenbestand. Daarentegen is de *industrie-functie* na 15 jaar gestegen van 46,33 % tot 52,55 % van de havenwerkgelegenheid.

Met andere woorden: de Antwerpse haventewerkstelling is tijdens de afgelopen vijftien jaar een groeiende, *uitgesproken industriële tewerkstelling* geworden.

De meest expanderende sectoren zijn hier de chemie/petrochemie (+ 4.000 man) en de auto-assemblage (+ 2.000 man). Hun groei overcompenseert de forse daling van de personeelssterkte in de scheepsnieuwbouw en -herstelling. Het zijn trouwens ook de twee industrietakken waarvan het werkgelegenheidsverloop het meest stabiel was van het hele Vlaamse Gewest. De Antwerpse chemie staat hierbij in scherp contrast met de evolutie in Rotterdam, waar de werkgelegenheid van deze bedrijfssector vanaf 1975 een scherpe daling te zien geeft.

Tenslotte is er tussen 1970 en 1986 bij het totale bestand havengebonden werknemers in Antwerpen nog een verschuiving waar te nemen wat het arbeidsstatuut betreft. *Het bediendenpotentieel is gedaald van 44 tot 39 %*,

terwijl de werknemers op dagloon opklimmen van 56 naar 61 % van het totale bestand.

Hierbij dient echter te worden opgemerkt dat *arbeidsstatuut* niet noodzakelijk overeenstemt met *sociaal statuut*. Onder *bedienden* dient eigenlijk te worden verstaan: *personeel op maandloon*, terwijl *arbeiders* overeenkomen met *personeel op dagloon*. Veel hangt hier af van de toepasselijke sectoriële CAO's: personeel in de automontage staat hoofdzakelijk op dagloon, dat in de chemie/petrochemie op maandloon. Het klassieke onderscheid tussen *hoofdarbeider* en *handarbeider* is hier niet langer relevant.

#### IV. Woonpatroon

Onze enquête beoogde in eerste instantie na te gaan waar al deze direct havengebonden werknemers wonen en dat te vergelijken met de gegevens van 1970. De ondervraagde bedrijven werden verzocht ons deze gegevens per postcodenummer te bezorgen. Zo was er een vergelijking mogelijk met de indeling van vóór de uitwerking van de fusiewet van 30 december 1975. Immers, de vroegere gemeenten, die krachtens die wet werden samengevoegd, kregen een postcodenummer dat ze nu nog, als deelgemeente van een fusiegemeente, herkenbaar maakt. Zo konden de aangegeven woonplaatsen geografisch accurater op kaart worden gezet dan wanneer we louter op de naam van de nieuwe fusiegemeente hadden moeten werken.

Exclusief de 450 direct havengebonden werknemers die buiten België wonen, komen 738 verschillende postcodes als woonplaats voor (op 2.314 voor het Rijk).

De ruimtelijke spreiding van het woonpatroon leidt tot een merkwaardige vaststelling. Vijftien jaar geleden woonden nog 58 % van de direct havengebonden tewerkgestelden in het gebied van wat men de fusiegemeente Antwerpen noemt. Nu is dat precies *omgekeerd*: nog slechts 41 % van het havengebonden personeel woont in Antwerpen, terwijl 59 % nu buiten deze conurbatie woont (tabel 2).

Hierbij scoort Antwerpen toch nog hoger dan Gent, waar slechts 33 % van het totale bestand havengebonden werknemers in de fusiegemeente Gent woont.

In het arrondissement Antwerpen woont thans 73 % van het havengebonden bestand; in 1970 was dat nog 82 %. Voor de provincie Antwerpen is dit thans 82 % tegenover 89 % in 1970. Daarentegen

Tabel 2  
Evolutie van het totale bestand van de havengebonden tewerkstelling, gespreid naar woongebied

Geografische spreiding per woongebied	Industrie		Vervoer en goederenbehandel.		Handel		Totaal	
	31/12/70	1/4/86	31/12/70	1/4/86	31/12/70	1/4/86	31/12/70	1/4/86
Kernstad Antwerpen <sup>1</sup>	?	1.087	?	1.460	?	689	?	3.236
Antwerpen Intra Muros <sup>2</sup>	?	1.804	?	1.904	?	978	?	4.686
Antwerpen-Stad (1970) <sup>3</sup>	5.153	3.415	7.468	4.190	3.327	1.298	15.960	8.903
Antwerpen-Fusiestad <sup>4</sup>	15.777	10.894	14.105	9.735	8.313	3.787	38.195	24.416
Havenzone <sup>5</sup>	?	909	?	773	?	105	?	1.787
Antw. agglomeratie <sup>6</sup>	19.116	14.884	16.372	12.224	9.776	4.807	45.264	31.915
" " (excl. Stad 1970)	13.957	11.469	8.091	8.034	6.446	3.509	29.304	23.012
" " (excl. Fusiést.)	3.339	3.990	2.267	2.489	1.463	1.020	7.069	7.499
Metropolitane zone <sup>7</sup>	19.952	14.287	16.760	11.515	9.932	4.485	46.644	30.287
Suburbane zone <sup>8</sup>	1.991	3.395	1.129	1.612	791	731	3.920	5.738
Rurale zone <sup>9</sup>	1.138	2.134	684	1.332	346	413	2.168	3.879
Rüpelstreek <sup>10</sup>	874	854	208	208	140	92	1.222	1.154
Metropolitane zone (excl. Stad 1970)	14.799	10.872	9.292	7.325	6.605	3.187	30.684	21.384
Arr. Antwerpen (excl. Stad 1970)	18.811	20.727	11.316	12.880	7.884	5.351	37.994	38.958
Arr. Antwerpen (excl. Fusiéstad)	8.187	13.248	4.679	7.335	2.898	2.862	15.759	23.445
Arr. Antwerpen	23.964	24.142	18.784	17.070	11.211	6.649	53.954	47.861
Arr. Mechelen	1.524	1.972	815	847	419	261	2.748	3.080
Arr. Turnhout	1.128	1.809	407	807	279	235	1.799	2.851
Provincie Antwerpen	26.616	27.923	20.006	18.724	11.909	7.145	58.501	53.792
Arr. Dendermonde	277	393	22	153	69	60	368	606
Arr. Sint-Niklaas	2.826	4.660	1.975	2.458	602	431	5.404	7.549
Arr. Leuven	236	311	111	315	138	71	485	697
Over. Nederlandstalige arr. (incl. arr. Brussel)	340	683	71	1.044	358	409	769	2.073
Franstalige arr.	11	51	21	42	9	21	41	114
Buitenland	211	357	27	93	12	16	250	466
Totale havengebonden tewerkstelling	30.489	34.315	22.631	22.829	12.697	8.153	65.817	65.297
Waarvan :								
Openbare diensten	0	0	5.885	6.125	1.653	1.653	7.538	7.778

<sup>1</sup> = postcode 2000

<sup>2</sup> = postcodes 2000+2008+2018

<sup>3</sup> = postcodes 2000+2008+2018+2020+2030+2040+2050

<sup>4</sup> Antwerpen-stad van 1970 + Ekeren+Merksem+Deurne+Bergerhout+Berchem

+Wilrijk+Hoboken

<sup>5</sup> = postcodes 2030+2040

<sup>6</sup> de traditionele definitie, ook door het NIS gebruikt, d.i. de fusiestad Antwerpen +Mortsel+Brasschaat+Burcht+Edegem+Schoten+Zwijndrecht

<sup>7</sup> de Antwerpse agglomeratie+Hemiksem+Hoevenen+Stabroek

<sup>8</sup> Aartselaar, Boechout+Borsbeek+Hove+Kapellen+Kontich+Lint+Ranst+Schilde

+s-Gravenwezel+St.-Job+Vremde+Waarloos+Wijnegem+Wommelgem

<sup>9</sup> Brecht+Broechem+Emblem+Essen+Halle+Kalmthout+Loenhout+Massenhoven+Oelegem +Oostmalle+Pulderbos+Pulle+St.-Lenaarts+Viessel+Westmalle+Wuustwezel+Zandhoven +Zoersel.

<sup>10</sup> Boom+Niel+Reet+Rumst+Schelle+Terhagen.

wonen thans in het arrondissement Sint-Niklaas zowat 12 % van de havengebonden werknemers, tegenover slechts 8 % in 1970.

In het laatstgenoemde arrondissement is de havenbetrokkenheid van de actieve bevolking vooral zeer sterk in de fusiegemeenten Beveren (19,37 %), Rupelmonde (17,33 %)<sup>4</sup> en Sint-Gillis-Waas (12,03 %). Zwijndrecht scoort 26,87 %, doch Sint-Niklaas haalt maar 5,23 % (d.i. evenveel als Malle). Toch blijven driekwart van de havengebonden Waaslanders naar de rechteroever pendelen. Vanaf Moerbeke-Waas pendelt 15 % van de lokale werkende beroepsbevolking liever naar de Gentse havenzone (Decorte, p. 52 en tabel 16).

Het tewerkstellingseffect van de Antwerpse haven, dat 15 jaar geleden slechts 1 op 10 van 's Rijks gemeenten betrof, impliceert thans 1 op 6 gemeenten. Voor 50 gemeenten van het Rijk bedraagt het aandeel van de Antwerpse direct havengebonden werkgelegenheid meer dan 2 % van de lokale werkende beroepsbevolking (excl. de fusiegemeente Antwerpen).

Hoe dan ook, ruimtelijk gezien strekt de economisch-sociale impact van de Antwerpse havenbedrijvigheid zich thans minder uit in de verstedelijkte dan in de landelijke recruiteringsgebieden.

De expansie van de haven van Antwerpen – vooral dan de uitbreiding van haar industrie-functie – heeft derhalve wezenlijk bijgedragen tot de economische en sociale structuurverandering van het stadsgewest Antwerpen. Ze heeft met name een verzwaring van de pendelstromen tussen woonplaats en werk teweeggebracht.

Terwijl een steeds ruimer gebied socio-economisch afhankelijk wordt van de Antwerpse havenconomie, worden hoe langer hoe minder havengebonden inkomens in de fusiegemeente Antwerpen gevestigd. Door deze trend, gekoppeld aan het verdwijnen van de niet havengebonden industrie in de kernzone van het stadsgewest, ver-

<sup>4</sup> Alleen al door hun havengebondenheid zouden deze twee fusiegemeenten behoren tot de *ringzone* van het stadsgewest Antwerpen, zoals in de Angelsaksische literatuur gedefinieerd onder het concept *Standard Metropolitan Labour Area* (SMLA). Dat zijn de gemeenten waarvan minstens 15 % van de actieve bevolking naar een economische kern pendelt (Hall, p. 107). Op de rechteroever overschrijden enkel de gemeenten Merksem, Ekeren, Kapellen, Stabroek, Schoten en Brasschaat dit pendelcriterium. Men moet evenwel bedenken dat het overgrote deel van de havenzone waarop gependeld wordt, zelf *niet* in aanmerking komt als woonzone.

schrompelt het financiële draagvlak van de fusiegemeente, die overigens met een groeiend aantal centrumfuncties wordt belast.

De havengebonden vestigingen fungeerden ongetwijfeld als katalysator van de economische groei van het arrondissement. Toch hebben ze de invloed ondergaan van de veralgemening van het suburbanisatieproces, dat ook leidde tot de ontvolking van de kern van het stadsgewest.

Een bijkomend aspect is de geografische spreiding van het havengebeuren zelf. Dit breidt zich thans uit op de beide Schelde-oeveren, waardoor Schelde-overschrijdende pendelstromen ontstaan (tunnelpendelaars).

Van de 4.800 koppen tellende rechtstreeks havengebonden tewerkstelling op de linkerover (incl. Melsele-polder) is praktisch de helft woonachtig in het arrondissement Antwerpen; één vierde woont in de fusiegemeente Antwerpen.

Het bepalen van de woonplaats van alle havengebonden tewerkgestelden, werkzaam zowel op rechteroever als op linkerover, liet toe het dagelijks werkforensen van dit bestand te bepalen. Het bedraagt zowat 2.000 personen in de richting rechteroever – linkerover, terwijl 10.000 personen dagelijks pendelen van linkerover naar rechteroever (trein + auto).

## V. Haventewerkstelling en lokale beroepsbevolking

Naast het woonpatroon van de direct havengebonden tewerkgestelden is de verhouding van dit bestand tot de lokale beroepsbevolking een belangrijk socio-geografisch kenmerk van de werkgelegenheid.

De evolutie in de tijd van de arbeidsmarktinterdependentie tussen haven en recruiteringszone is immers een aanduiding van het gewicht van de Antwerpse havenconomie in vergelijking met mogelijke andere expansieve activiteitssectoren.

De Antwerpse havenbedrijvigheid verschaft werk aan 1,68 % van 's lands beroepsbevolking (alle Belgische gemeenten). In 1970 was dat nog 1,80 %. Uit het verzamelde cijfermateriaal blijkt echter dat de



betrokkenheid van de plaatselijke beroepsbevolking bij het havengebeuren sinds 1970 fors is verminderd: van 17,6 % tot 13 % in de fusiegemeente Antwerpen; van 15,3 % tot 12,8 % voor het arrondissement en van 10 % tot 8,3 % voor de provincie (tabel 3).

Tabel 3  
Gemeenten waar de direct havengebonden tewerkstelling ten minste 10 % van de werkende beroepsbevolking uitmaakt

Fusiegemeenten	Totale havengebonden tewerkstelling		Werkende beroepsbevolking		Procent	
	31/12/70	1/4/86	31/12/70	1/4/86	31/12/70	1/4/86
Stabroek-Hoevenen	857	2.010	3.174	6.467	27,0	31,1
Kapellen	1.087	1.721	4.799	5.673	22,6	30,3
Zwijndrecht-Burcht	1.845	1.820	6.058	6.773	30,5	26,9
Beveren enz.	2.543	3.105	14.603	16.033	17,4	19,4
Rupelmonde-Kruikeke-Bazel	960	1.004	5.375	5.793	17,9	17,3
Schoten	2.054	2.102	10.835	12.544	18,9	16,7
Brasschaat	1.550	1.959	9.607	12.595	16,1	15,5
Kalmthout	627	838	4.370	5.721	14,3	14,6
Brecht - St.-Job - St.-Lenaarts	403	921	5.858	6.542	6,9	14,0
Antwerpen fusiegemeente	38.195	26.867	217.063	205.367	17,6	13,1
Borsbeek	352	503	2.573	3.871	13,7	13,0
Essen	394	615	3.825	4.769	10,3	12,9
Wommelgem	331	542	3.270	4.437	10,1	12,2
Wuustwezel-Loenhout	260	623	4.222	5.088	6,1	12,2
St.-Gillis-Waas - St.-Pauwels - De Klinge - Meerdonk	352	722	5.436	6.003	6,5	12,0
Schilde - 's-Gravenwezel	467	665	4.269	6.336	10,9	10,5
Hemiksem	523	444	4.221	4.291	12,4	10,3
Wijnegem	360	316	3.233	3.272	11,1	9,7
Edegem	732	794	6.778	9.902	10,8	8,0
Arrondissement Antwerpen	53.956	47.702	351.151	373.385	15,4	12,8
Provincie Antwerpen	58.503	53.681	574.769	644.055	10,2	8,3
Het Rijk	651.567	64.828	3.637.818	3.971.843	1,8	1,6
Buitenland	250	430				

Daarentegen verhoogt de verhouding in alle andere gebieden waar haventewerkgestelden worden gerecruiteerd, zowel in de Nederlandstalige als in de Franstalige arrondissementen.

Men moet echter bedenken dat de percentsgewijs aangegeven evolutie een relatief gegeven uitdrukt. Het bestand van de actieve bevolking evolueert autonoom, los van de havengebonden tewerkstelling.

Het recruiteringsgebied van de havenbedrijven is zich duidelijk gaan uitbreiden, zowel naar de suburbane gemeenten die een uitgesproken residentiële functie hebben verworven, als naar de rurale gemeenten van de Antwerpse Kempen en het Waasland.

## Besluit

Vergeleken met de bevindingen voor 1970, bevestigen de resultaten van deze nieuwe enquête dat de algemene trend naar een gewijzigde havensociologie zich ook in Antwerpen doorzet. Het betreft met name drie tendensen.

- 1) Een strakkere binding van het havengebeuren met de daar gevestigde industrie dan met de eigenlijke overslag- en opslagactiviteiten. Dat is te wijten:
  - deels aan voluntaristische industrialisatiedoelstellingen,
  - deels aan de werkafstotende mechanisatie en automatisering in transport en goederenbehandeling.
- 2) Een uitdeining van de *dormitory*-zones van de havengebonden werknemers. De haven draagt ook bij tot het verontstedelijkingsproces en tot de intensivering van de pendelstromen tussen woonplaats en werk. De omvang van deze pendelstromen en de verlenging van de pendelafstanden worden nog in de hand gewerkt door het feit dat de steeds groter wordende havenzones (= werkkzones) niet in aanmerking komen als residentieruimten en dat een expanderend verkeersnet naar de haven tot nieuwe pendelrelaties aanleiding geeft.
- 3) Een totaal bestand havengebonden tewerkgestelden dat geen gelijke tred houdt met de enorme investeringen in de havengebonden bedrijfssectoren, hoewel de havenindustrie in Antwerpen duidelijk meer arbeidsintensief blijkt te zijn dan in Rotterdam.

Al bij al is het Antwerpse haventewerkstellingseffect meer dan ooit een gewestelijke, veeleer dan een louter gemeentelijke aangelegenheid geworden.



## Geselecteerde literatuur

- COOLS H.B., *Poging tot een planologische analyse van de economische groei*, Brussel, Planbureau, 1969.
- DECORTE N., *Tewerkstelling in het Gentse havengebied*, Stad Gent, Havenbedrijf, juni 1988.
- ERBGUTH H.H., "Der Beitrag eines Hafens für Wertschöpfung seiner Hafenstadt, dargestellt am Beispiel der Häfen Hamm und Neuss", in: KRAFFT D., *Der Einfluss eines Hafens auf die Wirtschaftsstruktur und die Wirtschaftskraft seiner Hafenstadt*, Göttingen, 1966.
- GOOSSENS M., "Hiërarchie en hinterlanden der centra: een methodologische studie toegepast op Noord-Oost België", *Acta Geographica Lovaniensia*, nr. 2, 1963.
- HALL P., "A spatial structure of metropolitan England and Wales", in: CHISHOLM M. and MANNERS G., editors, *Spatial policy problems of the British economy*, Cambridge, 1971.
- MOLLE W., "De haven van Rotterdam als bron van werkgelegenheid en inkomen", *Ekonomisch Statistische Berichten*, nr. 3259, 18 juni 1988, blz. 700-706.
- OP DE BEECK R., "Structure et localisation de l'emploi portuaire anversois", *Acta Geographica Lovaniensia*, nr. 12, 1974.
- RICHARD A. en DEBIESSE M., "Rouen, Le Havre. Deux ports, des emplois", *Cahier d'Aval*, nr. 18, november 1987.
- SUYKENS F., "Over havens en steden", *Economisch en Sociaal Tijdschrift*, oktober 1987, blz. 747-766.
- "Elementen voor een havenbeleid. Studie uitgevoerd in opdracht van de Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen", *Berichten 22*, Antwerpen, september 1979.
- Het economische belang van de haven van Antwerpen: 1985*, Dienstnota van de Nationale Bank van België (Bijbank Antwerpen), december 1988.
- The Economic Impact of the Port of Houston*, Booz, Allen & Hamilton, Inc., september 1986.
- The Port of San Francisco: an in-depth study of its impact on the city, its economic future, the potential of Northern waterfront*, San Francisco, Arthur D. Little, 1966.

### Abstract

#### *Employment and the Port of Antwerp*

*This article measures the job impact generated by the activities of the port of Antwerp, Belgium's national port, in 1986.*

*The data are the outcome of a documentary enquiry about residence and branch of activity of the 65.297 persons employed by 463 port-related firms and public agencies located in the area defined as the port-zone and that would relocate should the port cease to operate.*

*The major findings are:*

- 1) *The total port-related job impact has increased by only 1.900 persons compared with the results of the author's enquiry on the same basis in 1970.*
- 2) *40 % of these persons are living within the Antwerp town jurisdiction (against 60 % in 1970).*
- 3) *The job classification shows important shifts:*
  - *transport and handling (incl. public agencies): 35 % (against 34,4 %);*
  - *trade and services: 12,5 % (against 19,3);*
  - *industry: 52,6 % (against 46,3 %).*
- 4) *Due to the widening of the recruitment area, the proportion of port-related persons to local total active population has decreased in most dormitory towns and villages, except on the left bank of the Scheldt river and in rural areas with typical residential functions.*

*Further findings are in the field of the size of the firms, the tracing of typical commutation flows and the comparison with similar enquiries held at the same time at Ghent (Belgium) and Rotterdam (Netherlands).*