

VOOREN, F.W.C.J. VAN DE (1999b), "A Policy Oriented Model about Economy, Mobility, Infrastructure and Other Regional Features", 8th World Conference on Transport Research, Antwerpen, 1998, in: *World Transport Research*, vol. 4, Elsevier Science, blz. 43-56.

Abstract

Toward a Welfare Optimal Planning of Infrastructure

The aim of welfare optimal planning of infrastructure is to devise an investment programme that gives a maximum contribution to the development of welfare. For a welfare optimal planning of infrastructure two instruments are needed: (1) a model for calculating economic and other effects of projects of infrastructure in space and time and (2) a cost-benefit analysis for evaluating these economic and other effects in terms of social costs and benefits. On the basis of these instruments it will be explained how a welfare optimal planning of infrastructure can be given a practical content. As a concrete example six projects for enlargement of the capacity of the motorcar network in the Dutch province of Limburg are taken into consideration. This method is also appropriate for application to other forms of infrastructure as rail and waterways.

Carl Reyens *

Eddy Van de Voorde *

Thierry Vanelslander *

Ann Verhetsel *

Frank Witlox **

Het strategisch plan voor werkgelegenheid in het Turnhoutse: de enquête

Trefwoorden: regionale ontwikkeling; duurzame werkgelegenheid; economische activiteit

In dit artikel beschrijven we de opzet en de resultaten van een enquête bij een groot aantal Vlaamse en Nederlandse ondernemers met de werkgelegenheidssituatie van het stedelijk gebied Turnhout als voorwerp. De uiteindelijke bedoeling is een aantal actiepunten en strategische sectoren voor toekomstgerichte werkgelegenheid in het Turnhoutse aan te geven.

Wat de vestigingsvoordelen voor bedrijven betreft, blijkt het Turnhoutse goed te scoren voor een aantal factoren die door ondernemers duidelijk als doorslaggevend worden beschouwd. Dat is zeker het geval voor de ontsluiting over de weg (met uitzondering van de noord-zuidverbinding doorheen de regio), de afstand tot afnemers van goederen en diensten, en de kwaliteit van het woonmilieu. Ook het aanbod van bedrijfsgronden en kantoorruimte wordt door de eigen ondernemers in vele gevallen als goed beoordeeld, maar toch opvallend minder goed dan bij ondernemers uit andere regio's. Een aantal vestigingen uit het Turnhoutse wenst uit te breiden, maar vindt daarvoor niet de geschikte ruimte in de eigen regio. Gebrek aan ruimte blijkt ook het voornaamste motief waarom een aantal ondernemingen een verhuizing overwegen. Het Turnhoutse kampt ook met een imago-probleem: eigen ondernemers beoordelen het imago van de regio als "industriëel",

* Universiteit Antwerpen (UFSIA)

** Universiteit Gent en Universiteit Antwerpen (UFSIA)

terwijl het Turnhoutse bij ondernemers uit omliggende regio's vooral als "groen" aangeschreven staat. Specifieke knelpunten zijn het openbaar vervoer, dat onvoldoende op de bedrijfsnaden blijkt afgestemd, en verder het onevenwicht op de arbeidsmarkt: een groot aantal banen, zowel voor laag- als voor hooggeschoolden, kan niet worden ingevuld, terwijl er toch een relatief omvangrijke werkloosheid heerst. Vooral de dienstensector sterk ondervertegenwoordigd in het stedelijk gebied, zeker voor wat betreft informatica, interimarbeid, reclame en boekhouding. Nochtans blijkt die sector goede winstcijfers en ook winstoerwachtingen voor te leggen. Ondernemingen uit het Turnhoutse blijken verder minder innovatief dan hun collega's uit omliggende regio's, want er wordt duidelijk minder geïnvesteerd in opleiding van het personeel. De investeringen in nieuwe materiële vaste activa liggen wel op hetzelfde niveau.

Inleiding

Het gepresenteerde onderzoek werd door de Vakgroep Transport en Ruimtelijke Economie van de UFSIA uitgevoerd in opdracht van de gemeenten Beerse, Oud-Turnhout en Vosselaar en de stad Turnhout, die zich in het Samenwerkingsverband Regionaal Stedelijk Gebied Turnhout verenigd hebben. Met het oog op een strategisch plan voor werkgelegenheidsontwikkeling wensten de vier gemeentebesturen een duidelijk beeld van de ruimtelijk-economische situatie in hun gemeente of stad. Om tot dat beeld te komen, hebben we de bestaande ruimtelijke en sociaal-economische studies en bestaand cijfermateriaal over het stedelijk gebied geïnventariseerd. Uit deze publicaties namen we die conclusies over die relevant bleken met het oog op toekomstgerichte werkgelegenheid. Via dit bronnenonderzoek kon een eerste overzicht van sterkten en zwakten van het stedelijk gebied worden gevormd. Om die sterkten en zwakten te toetsen aan de recentste evoluties, en om vastgestelde kennisleemten aan te vullen, vulden we het bronnenonderzoek aan met de resultaten van een enquête bij bedrijven uit het stedelijk gebied en omliggende regio's in het voorjaar van 1999. De enquête had dus zowel een aanvullende als een controlerende functie.

Het bronnenonderzoek, gecombineerd met de enquête leverde een volledige analyse op van de macro-omgeving, de concurrentieomgeving en de interne situatie van het stedelijk gebied. Op elk niveau konden sterkten en zwakten worden afgeleid, die na aangeven van kansen en bedreigingen voor het stedelijk gebied een volwaardige SWOT-analyse (Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats) vormden. De laatste

stap bestond in het formuleren van strategische doelstellingen, waarmee maximaal werd ingespeeld op de sterkten en de geboden kansen, en tegelijk zoveel mogelijk de zwakten en ondergane bedreigingen werden afgeweerd (Reyns et al., 2000).

In dit artikel richten we ons in het bijzonder op de gebruikte methodiek en de resultaten van de grootschalige bedrijfsenquête. We merken op dat in de loop van het onderzoeksproject de term *duurzame werkgelegenheid* werd bijgestuurd tot *toekomstgerichte werkgelegenheid*. Om van duurzame werkgelegenheid te kunnen spreken, moet strikt genomen aan vier voorwaarden aandacht besteed worden: (i) economisch groeipotentieel, (ii) sociaal optimaliserend, (iii) verantwoord uit milieuoogpunt en (iv) verantwoord uit veiligheidsoogpunt. Aan deze elementen wordt in ons onderzoek in dalende mate aandacht besteed; het veiligheidsaspect komt er zelfs helemaal niet bod. Vandaar dat we verkiezen bij de analyse van de enquêteresultaten niet te spreken over *duurzame werkgelegenheid*.

1. Methodiek

De enquête werd opgesplitst in twee grote delen. Eerst werd een schriftelijke enquête uitgevoerd bij ondernemers. Met de resultaten van dit schriftelijke deel en de conclusies uit de literatuurstudie werden nadien een aantal "bevoorrechte getuigen" uit de regio en ook uit omliggende regio's aangesproken om mondeling een aantal thema's verder uit te diepen.

Wat de schriftelijke enquête betreft, is het eerst en vooral belangrijk op te merken dat we niet zijn uitgegaan van ondernemingen maar wel van *vestigingen*. Een onderneming kan bestaan uit meerdere vestigingen, waarvan niet noodzakelijk alle vestigingen werden geënuquêteerd.

Bij de selectie van te enquêteren vestigingen maakten we een onderscheid tussen het stedelijk gebied Turnhout (in de tekst ook S.G.T. genoemd) en de omliggende regio's (O.R.S. in de tekst). Tot de omliggende regio's behoren alle regio's die ook in het bronnenonderzoek aan bod kwamen: het arrondissement Turnhout buiten het stedelijk gebied Turnhout zelf, het arrondissement Antwerpen, het arrondissement Mechelen, het Waasland, het Hageland, Noord-Limburg en Midden-Limburg, West-Noord-Brabant (regio Breda, Nederland), Midden-Noord-Brabant

(regio Tilburg, Nederland) en Zuidoost-Noord-Brabant (regio Eindhoven, Nederland).

Voor de Belgische vestigingen die werden aangeschreven, werd een beroep gedaan op de vrij toegankelijke Belfirst-databank van het Technisch Bureau Van Dijk. Hierin zijn alle vestigingen opgenomen die, hetzij een volledige, hetzij een verkorte versie van de jaarrekening moeten indienen bij de Nationale Bank van België. Voor de selectie van de Nederlandse vestigingen werden lijsten van de Kamers van Koophandel en Fabrieken van West-, Midden- en Oost-Noord-Brabant gebruikt.

Bij de selectie van de aan te schrijven vestigingen uit het *stedelijk gebied* hanteerden we twee criteria. Ten eerste moest het aantal werknemers van de vestiging in de Belfirst-lijst zijn opgegeven. Ten tweede moest het aantal werknemers minimum één bedragen. Op die manier werden 1.055 vestigingen geselecteerd. Deze vestigingen werden allemaal bevestigd.

Voor de *omliggende regio's* werden opnieuw twee criteria gehanteerd, namelijk (i) dat het aantal werknemers hetzij uit de Belfirst-lijst, hetzij uit de lijst van de Kamers van Koophandel bekend moet zijn en (ii) dat de vestigingen minstens 20 werknemers moesten tewerkstellen. Uit de lijst die zo overbleef, werden vier sectoren gefilterd die als *strategische sectoren* voor het stedelijk gebied konden worden gekenmerkt na de analyse in het bronnenonderzoek. Het gaat om de grafische sector, de farmacie, het wegvervoer in combinatie met logistiek, en de dienstensector. In totaal werden voor de grafische sector 129 vestigingen aangeschreven, voor de farmacie 15, voor wegvervoer-logistiek 574 en voor de diensten 448. De onderzoekspopulatie van strategische sectoren uit de omliggende regio's omvatte dus 1.166 vestigingen.

Uit de lijst van vestigingen die in *omliggende regio's* lagen, *geen deel uitmaakten van de strategische sectoren* en meer dan 20 werknemers tewerkstelden, werden nog eens 1.304 vestigingen geselecteerd. Dit aantal werd trapsgewijs verdeeld. Eerst werd een verdeling gemaakt over de verschillende regio's volgens het aandeel van elke regio in het totale aantal vestigingen uit de niet-strategische sectoren. Vervolgens werd het aantal te enquêteren vestigingen per regio over de sectoren verdeeld volgens het aandeel van de sector in het totale aantal vestigingen uit de niet-strategische sectoren uit de regio. In de derde en laatste stap werd dan het aantal te enquêteren vestigingen per sector uit elke regio verdeeld over de grootteklassen volgens het aandeel van de grootteklasse in het totale

aantal vestigingen uit de betreffende (niet-strategische) sector uit de betrokken regio.

De *enquêtethema's* kunnen ondergebracht worden in de indeling van Drewe (1997) over factoren die aan bod moeten komen bij een ruimtelijk-economische analyse van een regio in het kader van een werkgelegenheidsonderzoek. We kiezen expliciet voor de indeling van Drewe, omdat het naar onze mening de best bruikbare is voor praktische toepassingen, zoals in ons geval. Verscheidene methodieken werden ontwikkeld voor de ruimtelijk-economische analyse van een regio, maar een groot aantal daarvan blijven theoretisch, terwijl wij nood hadden aan een onmiddellijk toepasbare methodiek. Om pragmatische redenen (tijds- en financiële beperkingen) werden geen bronnen buiten Europa gezocht. Volgens de indeling van Drewe kunnen de factoren in vijf categorieën worden ondergebracht: (i) aantrekkelijkheid, (ii) vitaliteit, (iii) concurrentiekracht, (iv) zin voor innovatie, en (v) intra- en intersectorale relaties. De laatste vier thema's kunnen in het eerder geschetste schema ondergebracht worden bij de analyse van de macro-omgeving, terwijl de aantrekkelijkheid behoort tot de analyse van de concurrentieomgeving. De vijf thema's situeren zich op ondernemingsniveau, en waren ofwel niet, ofwel op te geaggregeerde manier in de bestaande literatuur te vinden. Om de nieuwe informatie te verkrijgen of bestaande te controleren, waren we dus genoodzaakt een enquête te organiseren.

Meer specifiek kwamen in de schriftelijke enquête de volgende onderwerpen aan bod: (i) vestigingslocatie, (ii) lokale binding en import/export, (iii) personeels- en financiële situatie en (iv) het imago van het stedelijk gebied Turnhout. De elementen (i) en (iv) bepaalden de aantrekkelijkheid van de regio, onder (ii) vielen zowel de concurrentiekracht als de intra- en intersectorale relaties, en onder (iii) besteedden we aandacht aan vitaliteit en zin voor innovatie. Met onze vragen bedekten we zo het hele analysespectrum van Drewe.

Bij het eerste thema kwamen zowel de kenmerken van de *huidige locatie* van de aangeschreven vestiging als mogelijke *alternatieve locaties* aan bod. Inzake de huidige locatie kregen de ondernemers eerst een lijst met factoren, waarbij zij moesten aangeven of het om een troef dan wel een knelpunt van hun toenmalige vestiging ging. In de volgende vragen werd gepeild naar uitbreidingsplannen van de vestiging, plannen voor een bijkomende vestiging (op een andere locatie) met behoud van de bestaande vestiging, en verhuisplannen.

Voor de vragen rond alternatieve locatie moesten de ondernemers eerst aangeven of zij al dan niet zelf konden beslissen over locatiekeuze. Ingeval dat niet zo was, had het geen zin de persoon die de enquête invulde, te laten oordelen over een alternatieve locatie, aangezien een andere instantie toch besliste en daarbij haar eigen criteria hanteerde. De ondernemers die wel zelf konden beslissen, moesten dan aangeven – onafhankelijk van de vaststelling of zij effectief een uitbreiding of een verhuizing plannen – welke gemeente zij verkozen en of zij de voorkeur gaven aan een locatie op of buiten een bedrijventerrein. Voor de factoren uit vraag 1 moesten zij nu ook aangeven of zij er relatief veel of weinig belang aan hechtten bij de keuze van een alternatieve locatie.

Het tweede thema uit de schriftelijke enquête behandelde de *lokale binding en import/export*. Hierbij werd aan de ondernemers gevraagd hoe veel *grondstoffen* zij verbruikten, om welke grondstoffen het ging, hoe ze werden aangevoerd en uit welke regio ze werden gehaald. Verder werden een aantal *basisdiensten* opgegeven waarbij de ondernemers gevraagd werd of ze er gebruik van maakten en zo ja, door welke regio de diensten werden geleverd. Voor de *afzet van producten en diensten* moesten de ondernemers opnieuw aangeven om welke producten of diensten het ging en waar en hoe ze werden geleverd. Verder werd ook gepeild naar samenwerkingsverbanden: indien die bestonden werd aan de ondernemers gevraagd te vermelden met welke sector en binnen welk domein de samenwerkingsverbanden bestonden.

Het volgende onderdeel van de enquête peilde naar de *personeels- en financiële situatie* van de onderneming. Voor de personeelssituatie werd gevraagd naar vooruitzichten voor werving/ontslag, moeilijkheden bij werving en tekorten aan permanente opleidingen. De financiële situatie van de onderneming kon reeds gedeeltelijk worden afgeleid uit de Belfirst-databank, maar ter aanvulling werd in de schriftelijke enquête gepeild naar winstvooruitzichten en geplande investeringen in materiële vaste activa, opleiding van het personeel, en onderzoek en ontwikkeling.

In het laatste deel van de enquête mochten de ondernemers vrij antwoorden op een aantal open vragen die peilden naar het *imago* van het stedelijk gebied Turnhout. Zo werd gevraagd waaraan men dacht bij het vernoemen van de naam *Turnhout*, welk imago het stedelijk gebied in hun ogen had, wat de voornaamste sterkten en zwakten waren, en wat er moest veranderen om van het stedelijk gebied een bloeiende economische pool te maken. Ten slotte werd gevraagd of de ligging nabij Nederland als een troef van het stedelijk gebied kon worden gezien.

2. Responsgraad

In totaal stuurden 617 van de 3.525 aangeschreven vestigingen een enquêteformulier terug. 207 formulieren kwamen van vestigingen uit het stedelijk gebied Turnhout, 410 van vestigingen uit de omliggende regio's.

Om de correcte responsgraad te berekenen, hebben we twee correcties uitgevoerd. De eerste correctie haalde de vestigingen waarvan het enquêteformulier ongeopend terugkwam (omdat de vestiging in kwestie verhuisd was naar een onbekende bestemming of niet langer actief was), uit de onderzoekspopulatie. De tweede correctie verwijderde de enquêteformulieren die niet of onvoldoende waren ingevuld uit de respons. Na beide correcties kwamen we tot een respons van 585 op een totaal van 3.456 vestigingen, of een responsgraad van 16,93%.

Volgens Malhotra (1993) hebben schriftelijke enquêtes die worden uitgevoerd zonder voorafgaand of achteraf uitgevoerd schriftelijk contact een typische responsgraad van 15%. Een andere auteur, Fink (1995, blz. 39), stelt dat dit type enquêtes van alle types over het algemeen de laagste responsgraad heeft. 20% is niet ongewoon. Alleen met extra inspanningen (vervolgmailings, grafisch gesofisticeerde enquêtes en monetaire en natura-incentives) kunnen hogere responsgraden (tot 70 of 80%) behaald worden. Gezien het beschikbare budget (tijd en financieel), maar ook wegens het academische karakter van de enquête, werd ervoor geopteerd deze ondersteuning niet te bieden.

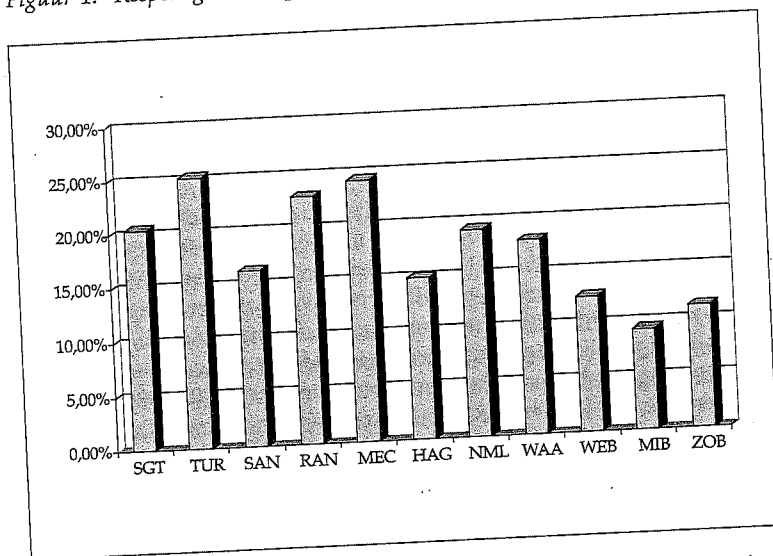
We kunnen dus besluiten dat de hier behaalde responsgraad van 16,93% zeker aanvaardbaar is, vooral omdat de vestigingen uit de omliggende regio's niet rechtstreeks betrokken zijn bij de problematiek van het stedelijk gebied Turnhout. De lagere responsgraden die in de omliggende regio's worden gehaald, halen de totale responsgraad naar beneden, maar die blijft conform de bovengenoemde bronnen goed. Bovendien blijft de algemene representativiteit van de enquête gegarandeerd, want de voornaamste werkgevers uit het stedelijk gebied zijn onder de respondenten aanwezig. Het is echter ook nuttig een opsplitsing te maken naar regio's, sectoren en grootteklassen, om na te gaan of de representativiteit op die kleinere schaal gewaarborgd blijft.

Van het totaal van 585 bruikbare enquêteformulieren komen er 203 van vestigingen uit het stedelijk gebied Turnhout. Op een gecorrigeerde populatie van 995 vestigingen betekent dit een responsgraad van 20,40%.

Uit de vestigingen uit de omliggende regio's komen 382 bruikbare formulieren op een gecorrigeerd totaal van 2.461, of een responsgraad van 15,52%.

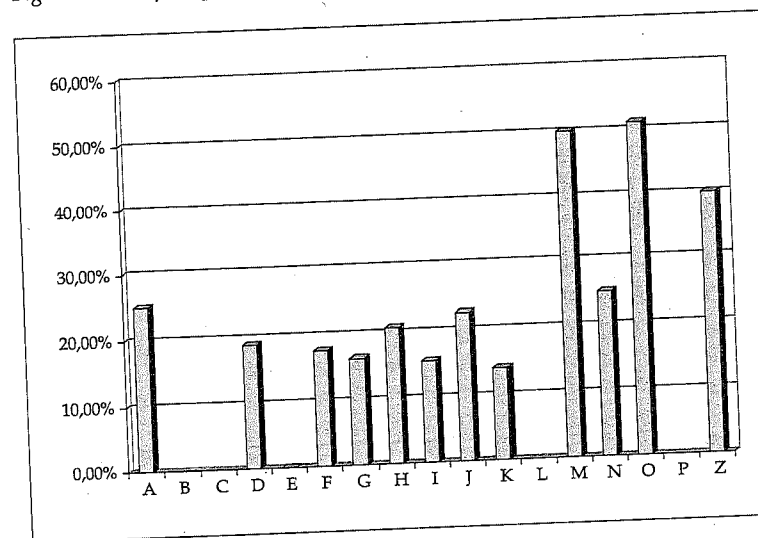
Figuren 1, 2 en 3 geven een gedetailleerd overzicht van respectievelijk de responsgraad per regio, sector en grootteklasse (= aantal werknemers in de vestiging).

Figuur 1. Responsgraad volgens regio.



SGT = stedelijk gebied Turnhout
 TUR = arrondissement Turnhout min stedelijk gebied Turnhout
 SAN = stad Antwerpen
 RAN = arrondissement Antwerpen min stad Antwerpen
 MEC = arrondissement Mechelen
 HAG = Hageland
 NML = Noord- en Midden-Limburg
 WAA = Waasland
 WEB = West-Brabant
 MIB = Midden-Brabant
 ZOB = Zuidoost-Brabant.

Figuur 2. Responsgraad volgens sector.



A = Landbouw, jacht en bosbouw
 B = Visserij
 C = Winning van delfstoffen
 D = Industrie
 E = Productie en distributie van elektriciteit, gas en warm water
 F = Bouwnijverheid
 G = Groot- en kleinhandel; Reparatie van auto's en huishoudartikelen
 H = Hotels en restaurants
 I = Vervoer, opslag en communicatie
 J = Financiële instellingen
 K = Onroerende goederen, verhuur en diensten aan bedrijven
 L = Openbaar bestuur
 M = Onderwijs
 N = Gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening
 O = Gemeenschapsvoorzieningen, sociaal-culturele en persoonlijke diensten
 P = Particuliere huishoudens met werknemers
 Z = Slecht gedefinieerde activiteiten.

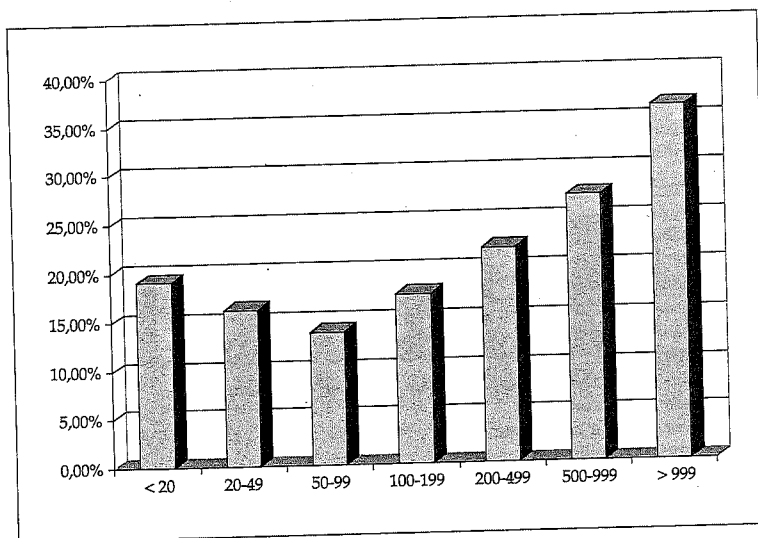
De spreiding van de respons over de verschillende regio's is te omschrijven als goed. Enkel de Nederlandse regio's scoren lager maar toch nog altijd rond 10%, zoals blijkt uit figuur 1.

In de belangrijke sectoren D (industrie), F (bouwnijverheid), G (groot- en kleinhandel), I (vervoer, opslag en communicatie) en K (onroerende goe-

deren, verhuur en diensten aan bedrijven) ligt de responsgraad telkens boven 10%, zoals blijkt uit figuur 2. De respons is het laagst in de dienstensector K. In de sectoren M (onderwijs) en Z (de restcategorie) gaat het om kleine aantallen.

De sectoren B (visserij), C (winning van delfstoffen) en L (openbaar bestuur) worden in de omliggende regio's niet bevraagd. In het basisbestand van Belfirst zitten geen vestigingen uit de sectoren B (visserij), C (winning van delfstoffen) of L (openbaar bestuur) die aan de selectiecriteria voldoen.

Figuur 3. Responsgraad volgens grootteklasse.



Om deze responsgraad te berekenen, worden de klassen "één tot vier werknemers", "vijf tot negen werknemers" en "10 tot 19 werknemers" in figuur 3 samengenomen, aangezien het selectiecriteria voor de vestigingen uit de omliggende regio's op minstens 20 werknemers lag. Het aantal personeelsleden heeft betrekking op het gemiddelde personeelsbestand uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

Uit figuur 3 blijkt dat de responsgraad hoger ligt bij de grotere ondernemingen. De middelgrote ondernemingen scoren lager maar toch nog altijd ruim boven 10%.

Indien relevant worden de inhoudelijke resultaten gedetailleerd onderzocht en opgesplitst volgens activiteitscode of grootteklasse. Daarbij moeten we opmerken dat, ondanks de behoorlijke globale respons, de deelgroepen van respondenten snel klein worden, waardoor de conclusies op dat niveau met de nodige voorzichtigheid beschouwd moeten worden. Om dezelfde reden analyseren we bij de sectoren enkel de NACE-BEL-hoofdgroepen D (industrie), F (bouwrijverheid), G (groot- en kleinhandel), I (vervoer, opslag en communicatie) en K (onroerende goederen, verhuur en diensten aan bedrijven).

In het vervolg van dit artikel bekijken we de resultaten systematisch volgens de criteria van Drewe (1997). Achtereenvolgens besteden we aandacht aan (i) aantrekkelijkheid, (ii) concurrentiekracht en intra- en intersectorale relaties en (iii) vitaliteit en zin voor innovatie.

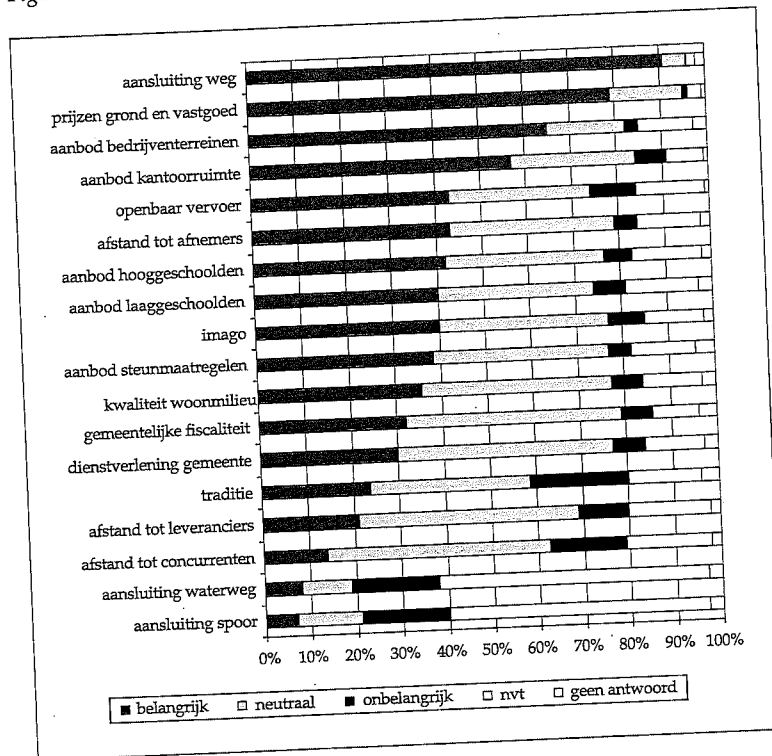
3. Aantrekkelijkheid

Bij de analyse van de locatiekeuze is het de bedoeling de voornaamste troeven en knelpunten van het stedelijk gebied Turnhout te kennen en ze te vergelijken met de kenmerken van de omliggende regio's. Om die troeven en knelpunten na te gaan, moeten we echter eerst weten aan welke elementen ondernemers belang hechten bij de initiële keuze van een vestigingslocatie. Zoals uit figuur 4 blijkt, wordt de aansluiting op de weg door bijna alle ondernemers belangrijk gevonden. Ook de prijs van grond en vastgoed, het aanbod van bedrijventerreinen en het aanbod van kantoorruimte vindt meer dan de helft van de respondenten belangrijk.

De afstand tot de concurrenten, de aansluiting op het waterwegennet en de aansluiting op het spoor wordt door minder dan één op vijf als een belangrijk criterium beschouwd. Het aspect traditie wordt echter het vaakst vermeld als onbelangrijk. Dit betekent dat bedrijven weinig belang hechten aan wat hen aan hun vroegere vestigings- of woonplaats bindt. Als het elders beter is (aansluiting op het wegennet, aanbod en prijs van het vastgoed), overweegt men naar alle waarschijnlijkheid een herlokalisatie.

Uit figuur 5 blijkt dat de antwoorden variëren volgens de regio. Zo vindt men in het stedelijk gebied Turnhout de elementen imago, kwaliteit van

Figuur 4. Factoren die de keuze van een vestigingsplaats beïnvloeden.

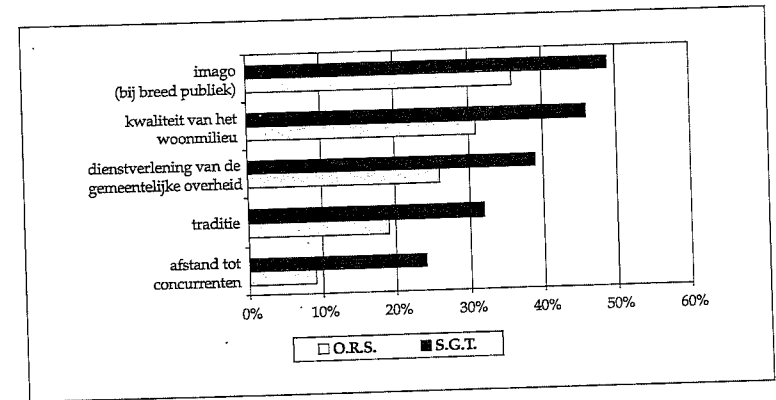


het woonmilieu, dienstverlening van de gemeentelijke overheid, traditie en afstand tot de concurrenten relatief belangrijker dan in de omliggende regio's.

Opvallend is dat men in het stedelijk gebied Turnhout meer belang hecht aan kwalitatieve vestigingsfactoren. Enkel de afstand tot de concurrenten behoort tot de traditionele vestigingsfactoren. Het feit dat de vestigingen uit het stedelijk gebied Turnhout meer belang hechten aan traditie, zou erop kunnen wijzen dat ze minder geneigd zijn de regio te verlaten.

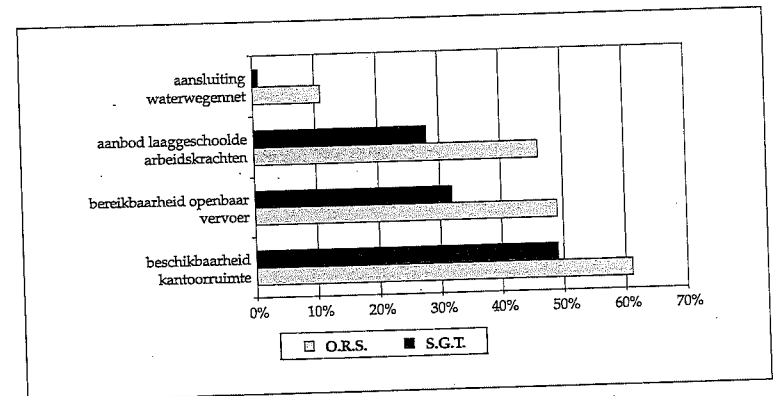
In contrast met het voorgaande komen volgens figuur 6 bij de vestigingen uit de omliggende regio's de traditionele vestigingsfactoren meer op

Figuur 5. Vestigingsfactoren waaraan men meer belang hecht in het stedelijk gebied Turnhout.



de voorgrond. Zo vinden de ondernemers in de omliggende regio's de volgende elementen belangrijker: de aansluiting op het waterwegennet, het aanbod van laaggeschoolde arbeidskrachten, de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de beschikbaarheid van kantoorruimte.

Figuur 6. Vestigingsfactoren waaraan men minder belang hecht in het stedelijk gebied Turnhout.



Aan alle respondenten werd vervolgens gevraagd om hun huidige vestigingslocatie te beoordelen aan de hand van de voorgaande lijst van vestigingsfactoren. Indien meer dan 20% van de respondenten een aspect als troef voor zijn regio aanduidt, wordt het aspect beschouwd als een echte troef van de regio. Dezelfde oefening wordt gemaakt voor de knelpunten van de eigen regio van de geënquêteerden. Hoe de respondenten uit de omliggende regio's het stedelijk gebied Turnhout beoordelen, leiden we af uit de open enquêtevraag naar de sterkten en zwakten van het stedelijk gebied Turnhout. We gebruiken de antwoorden op deze laatste vraag om de troeven en knelpunten toe te lichten of zo nodig te nuanceren.

A. Troeven

We komen tot zes troeven voor het stedelijk gebied Turnhout, in tabel 1 geordend van "sterk" naar "matig" als troef erkend.

Tabel 1. Troeven van het stedelijk gebied Turnhout.

Troef	% van de respondenten die het aspect als een troef aanduiden		
	S.G.T.	O.R.S.	Totaal
Ontsluiting via het wegennet	60%	64%	63%
Imago	41%	26%	31%
Kwaliteit van het woonmilieu	33%	24%	28%
Afstand tot afnemers	33%	31%	32%
Beschikbaarheid bedrijventerreinen	22%	32%	28%
Beschikbaarheid kantoorruimte	21%	35%	30%

Hieronder bespreken we deze vestigingsfactoren met een troefkarakter in de volgorde waarin ze door ondernemers als meer of minder doorslaggevend bij de vestigingsplaatskeuze worden aangezien.

1. Ontsluiting via het wegennet

De ontsluiting via het wegennet vindt 60% van de respondenten uit het stedelijk gebied Turnhout een troef. Volgens de antwoorden op de open vraag blijkt het troefkarakter vooral op de E34 te slaan, want de noord-zuidverbinding wordt vaak als een zwakte aangegeven. Bovendien vinden de respondenten uit de omliggende regio's de bereikbaarheid in het

algemeen een zwakte van het stedelijk gebied Turnhout. De bereikbaarheid van hun eigen regio beoordelen ze als een troef. De aanleg van de noord-zuidverbinding door het stedelijk gebied Turnhout wordt door ondernemers uit alle regio's als een noodzaak voor verdere economische groei beschouwd. Vooral Nederlandse ondernemers dringen hierop aan.

Zowel in het stedelijk gebied Turnhout als in de omliggende regio's blijkt het vervoer praktisch unimodaal (op één modus gericht). Zo gebruikt over alle regio's slechts 8% van de ondernemingen uit de secundaire sector het kanaal als transportmiddel, terwijl 1% goederen of grondstoffen via het spoor vervoert. In het stedelijk gebied Turnhout liggen die cijfers nog lager, respectievelijk op 3% en 0%. Het kanaal in het stedelijk gebied Turnhout betreft het kanaal Schoten-Turnhout-Dessel. Uiteraard hebben de lage cijfers voor het stedelijk gebied Turnhout te maken met het ontbreken van de gepaste infrastructuur. Nergens wordt de ontsluiting via waterweg of spoor als een troef van de eigen regio bestempeld, maar beide modi worden door bedrijven ook niet als doorslaggevende vestigingsfactoren aangezien. De transportbedrijven (sector I) vormen hierop een uitzondering.

We moeten hierbij wel opmerken dat voor ongeveer een kwart van de bedrijven niet bekend is welk vervoermiddel ze gebruiken. Bij bedrijven die goederen via het kanaal laten verschepen, gaat het telkens om beperkte volumes.

2. Kwaliteit van het woonmilieu

Bereikbaarheid is slechts interessant als de beschouwde regio geografisch goed gelegen is. Het zijn vooral de respondenten uit Nederland die de ligging van het stedelijk gebied Turnhout als positief zien. Van 22 respondenten uit de omliggende regio's die centrale ligging als sterkte invullen, zijn er 16 uit Nederland (8 uit Zuidoost-Noord-Brabant, 4 uit Midden-Noord-Brabant en 4 uit West-Noord-Brabant). Slechts 6 Belgische respondenten van buiten het stedelijk gebied Turnhout zien de ligging als een sterkte.

De ligging nabij Nederland wordt dan weer eerder door de Belgen als positief beschouwd: van de 31 die het een sterkte vinden, komen er 15 uit het stedelijk gebied Turnhout, 10 uit de omliggende regio's in België en 6 uit Nederland. Het merendeel van de respondenten vindt trouwens dat het stedelijk gebied Turnhout een economisch voordeel heeft door zijn ligging nabij Nederland. In het stedelijk gebied Turnhout vindt 48% van

de vestigingen dat de ligging nabij Nederland een economisch voordeel is; 23% vindt van niet. Bij de respondenten uit de omliggende regio's is de verhouding 36% akkoord en 14% niet akkoord, maar 50% heeft geen mening of antwoordt niet. Van de Nederlandse respondenten vindt 41% dat het stedelijk gebied Turnhout een economisch voordeel heeft door de ligging vlakbij Nederland; slechts 2% gaat niet akkoord. Ook hier is er echter weer een grote groep die geen mening heeft (48%) of niet antwoordt (9%). In de strategische sectoren ziet vooral de grafische sector een economisch voordeel in de nabijheid van Nederland: 46% gaat akkoord met de bovenstaande stelling; in de sector wegvervoer en logistiek is dat 39%, in de dienstensector 32%.

3. Aanbod van bedrijventerreinen

Hoewel het aanbod van bedrijventerreinen volgens de gehanteerde criteria gemiddeld over alle regio's nog net als een troef naar voren komt, blijkt de situatie in het stedelijk gebied Turnhout heel wat minder gunstig te zijn dan in de omliggende regio's. In het stedelijk gebied Turnhout vindt 22% van de respondenten het aanbod van bedrijventerreinen een troef, wat toch duidelijk minder is dan de 32% in de omliggende regio's. Bijna 20% van de ondernemers uit het stedelijk gebied Turnhout evalueerde het aanbod bovendien expliciet als een knelpunt.

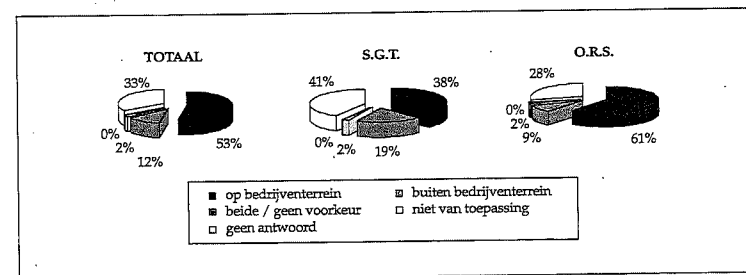
Dat er wel degelijk nood is aan bedrijventerreinen, blijkt onder meer uit het feit dat 32% van de vestigingen te kennen geeft binnen vijf jaar te willen uitbreiden (weliswaar niet noodzakelijk op een bedrijventerrein) en 53% van de vestigingen de voorkeur geeft aan een alternatieve locatie op een bedrijventerrein.

De ruimtebehoefte die daarmee gepaard gaat is omvangrijk. Om aan de uitbreidingsbehoefte van de 203 respondenten uit het stedelijk gebied Turnhout te voldoen, is ruim 15 ha nodig. Er is echter een sterke differentiatie naar gelang van de sector. In de transportsector geeft niet alleen het grootste percentage van de vestigingen aan een uitbreiding te overwegen, maar is de gewenste oppervlakte gemiddeld ook nog eens het grootst, namelijk 11.643 m². Dit betekent dat meer dan de helft van de behoefte aan bijkomende terreinen opgeëist wordt door deze sector. Bij de bedrijven uit de omliggende regio's ligt de gemiddelde gewenste uitbreiding nog hoger.

Ruimtegebrek is verder ook het belangrijkste verhuismotief, zowel in het stedelijk gebied Turnhout als in de omliggende regio's. In totaal verklaren 112 respondenten (19%) dat hun vestiging plannen heeft om binnen vijf jaar te verhuizen. Het betreft 42 vestigingen uit het stedelijk gebied Turnhout en 70 uit de omliggende regio's. Onvoldoende ruimte wordt dus het vaakst genoemd als verhuismotief (84 keer, of in 75% van de gevallen). In het stedelijk gebied Turnhout loopt dat percentage op tot 81%, in de omliggende regio's bedraagt het 70%. Ook het feit in een verouderd gebouw gevestigd te zijn is een belangrijke reden: het wordt door 31% van de toekomstige verhuizers als motief aangehaald (29% in het stedelijk gebied Turnhout, 33% in de omliggende regio's). Andere motieven spelen een kleinere rol.

Aan de vestigingen die zelf inspraak hebben in de keuze van een vestigingsplaats werd ook gevraagd welke alternatieve locatie hun voorkeur geniet bij een eventuele verhuizing, zelfs al waren er op dat moment geen concrete verhuisplannen. In het stedelijk gebied Turnhout blijkt de nood om te verhuizen naar een andere gemeente minder groot. Van de 28 vestigingen die toch opteren voor een andere gemeente, blijven er zes binnen het stedelijk gebied Turnhout en vijf in de "regio Turnhout". Geen enkel bedrijf uit de omliggende regio's overweegt een verhuizing naar het stedelijk gebied Turnhout. Enkel het antwoord "Kempen" komt eenmaal voor.

Figuur 7. Alternatieve vestigingslocatie: keuze voor een locatie op of buiten een bedrijventerrein.



Op de vraag of men inzake de alternatieve locatie al dan niet opteert voor een locatie op een bedrijventerrein, antwoordt men in het stedelijk gebied Turnhout anders dan in de omliggende regio's (figuur 7). In het

stedelijk gebied Turnhout kiest men minder vaak voor een locatie op een bedrijventerrein. Dat kan er op wijzen dat de respondenten rekening houden met het al zeer beperkte aanbod van bedrijventerreinen in het stedelijk gebied.

Grond voor KMO en industrie wordt door bijna 27% van de bedrijven uit het stedelijk gebied Turnhout en door 20% van de bedrijven uit de omliggende regio's vermeld bij de open vraag naar noodzakelijke voorwaarden voor economische ontwikkeling. Het voorbehouden van een aantal percelen voor grote projecten wordt ook nuttiger geacht dan het verkavelen van alle beschikbare terreinen.

4. Aanbod van kantoorruimte

Wat het aanbod van kantoorruimte betreft, kunnen we dezelfde conclusie trekken als bij het aanbod van bedrijventerreinen: volgens de gehanteerde 20%-norm is het aanbod een troef in het stedelijk gebied Turnhout, maar veel minder dan in de omliggende regio's.

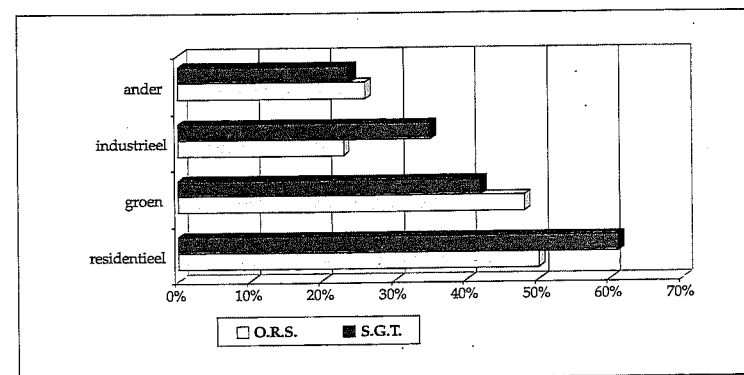
5. Afstand tot de afnemers

Een vijfde troef van het stedelijk gebied Turnhout is de afstand tot de afnemers. We gaan hierop in bij het onderdeel over concurrentiekracht. We herinneren eraan dat de afstand tot de afnemers een belangrijk element is in de locatiekeuze, in tegenstelling tot de afstand tot de toeleveranciers en tot de concurrenten. Het verschil in resultaat tussen de antwoorden uit het stedelijk gebied Turnhout en die uit de omliggende regio's is beperkt.

6. Imago ..

Wat het imago betreft, wordt in eerste instantie aan de respondenten gevraagd hun huidige vestigingslocatie te beoordelen als een troef of als een knelpunt. Van de respondenten uit het stedelijk gebied Turnhout vindt 41% het imago van de huidige vestigingsplaats een troef, wat bevestigend meer is dan in de omliggende regio's. De vestigingen uit de omliggende regio's vinden het imago niet zozeer een knelpunt, maar de antwoorden "neutraal" en "niet van toepassing" scoren wel beter. Dat het stedelijk gebied Turnhout goed scoort qua imago was ook af te leiden uit het feit dat de factor "imago" minder vaak wordt aangehaald als verhuismotief in het stedelijk gebied Turnhout.

Figuur 8. Imago van het stedelijk gebied Turnhout.



Om na te gaan welk imago het stedelijk gebied Turnhout bij ondernemers heeft, werd zowel aan de vestigingen binnen het stedelijk gebied Turnhout als aan die in de omliggende regio's gevraagd of de adjectieven "residentieel", "groen" en/of "industrieel" van toepassing zijn op het imago van het stedelijk gebied Turnhout. Ook andere antwoorden konden worden ingevuld.

In het stedelijk gebied Turnhout wordt de vraag naar het imago beantwoord door 76% van de respondenten. In de omliggende regio's bedraagt het antwoordpercentage op deze vraag slechts 54%. Dit wijst erop dat ondernemers uit de omliggende regio's niet zo vertrouwd zijn met het stedelijk gebied Turnhout of dat het stedelijk gebied Turnhout geen of geen duidelijk imago heeft. Ondernemers uit het stedelijk gebied Turnhout klagen dan ook over het gebrek aan typische kenmerken of evenementen in het stedelijk gebied Turnhout of in Turnhout zelf. Vooral kleine ondernemingen en winkeliers vinden dat dit initiatief een extra impuls aan de streek kan geven.

De respondenten uit het stedelijk gebied Turnhout vinden dat hun regio vooral een residentieel imago heeft (figuur 8). In de tweede plaats is "groen" van toepassing, daarna "industrieel". Bij de andere antwoorden wordt "landelijk" het meest vermeld, vóór "stedelijk". Ook bij de respondenten uit de omliggende regio's wordt een residentieel imago het vaakst aangeduid, echter onmiddellijk gevolgd door "groen". Weinig

ondernemers uit de omliggende regio's vinden dat het stedelijk gebied Turnhout een industrieel imago heeft.

Hoewel het stedelijk gebied Turnhout in de omliggende regio's geen industrieel imago heeft, wordt de grafische industrie in het algemeen toch wel geassocieerd met Turnhout. Samengeteld worden "grafische sector", "speelkaarten" en "drukkerijen" 38 keer vermeld door respondenten uit de omliggende regio's bij de vraag met welk begrip zij Turnhout onmiddellijk associëren, dat is bijna één op vijf. De respondenten uit het stedelijk gebied Turnhout leggen minder de nadruk op de grafische sector. De antwoorden zijn zeer uiteenlopend. De grafische sector en het plaatsgebrek voor bedrijven halen minstens 10 vermeldingen bij de vestigingen uit het stedelijk gebied Turnhout. "Groen" haalt geen enkele vermelding, wat de stelling over het imago wel bevestigt. Vestigingen uit het stedelijk gebied Turnhout denken bij "groen" veeleer aan de buurgemeenten zoals Kasterlee.

Het positieve imago van het stedelijk gebied Turnhout en het feit dat het stedelijk gebied Turnhout vooral een residentieel imago blijkt te hebben, komen ook naar voren in de beoordeling van de *kwaliteit van het woonmilieu*. In het stedelijk gebied Turnhout vindt één op drie de kwaliteit van het woonmilieu een troef, in de omliggende regio's is dit net geen één op vier. Aangezien 36% van de ondernemers de kwaliteit van het woonmilieu belangrijk vindt bij de keuze van een vestigingsplaats, is hier voor het stedelijk gebied Turnhout aan een belangrijke randvoorwaarde voldaan om een positief economisch investeringsklimaat te scheppen.

B. Knelpunten

Op basis van de vraag waarbij de respondenten een aantal aspecten van hun huidige vestigingslocatie moesten beoordelen, worden ook de knelpunten van het stedelijk gebied Turnhout afgeleid. In tabel 2 zijn ze gerangschikt in dalende orde van erkenning als knelpunt.

Tabel 2. Knelpunten van het stedelijk gebied Turnhout.

Troef	% van de respondenten die het aspect als een knelpunt aanduiden		
	S.G.T.	O.R.S.	Totaal
Aanbod van hooggeschoolde arbeidskrachten	30%	23%	63%
Aanbod van laaggeschoolde arbeidskrachten	23%	28%	31%
Aanbod van steunmaatregelen	23%	13%	28%
Bereikbaarheid met het openbaar vervoer	22%	32%	32%

In het verdere verloop van dit onderdeel bespreken we de knelpunten in de volgorde waarin ze door ondernemers als doorslaggevend voor de vestigingsplaatskeuze worden aangeduid.

1. Openbaar vervoer

In het algemeen scoort het openbaar vervoer niet zo goed. Ongeveer 29% evalueert de bereikbaarheid van de regio met het openbaar vervoer als een knelpunt. De problematiek situeert zich zowel op het niveau van de bereikbaarheid van de regio met bus en trein als op het vlak van het busnetwerk in de regio Turnhout, dat te radiaal gericht is naar de markt van Turnhout. De bedrijven die gelegen zijn op de industrieterreinen, zijn ook vragende partij voor een betere ontsluiting van hun terreinen met het openbaar busvervoer.

2. Aanbod van arbeidskrachten

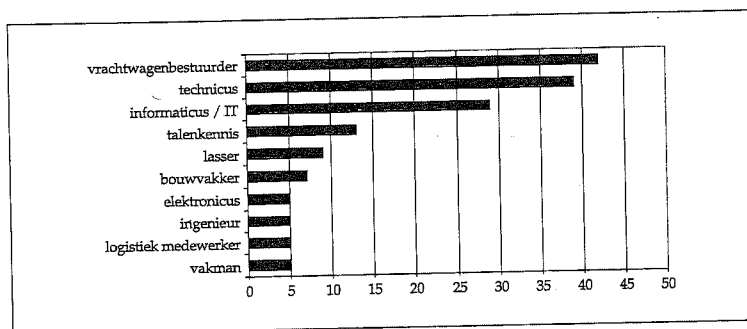
Zowel wat de laaggeschoolden als wat de hooggeschoolden betreft, vormt het aanbod van arbeidskrachten voor ongeveer een kwart van de respondenten een probleem. In het stedelijk gebied Turnhout is vooral het aanbod van hooggeschoolden een probleem: 30% van de vestigingen vindt het een knelpunt, in de omliggende regio's vindt 23% het een knelpunt. De grafische sector vindt in het stedelijk gebied Turnhout praktisch geen hooggeschoolden. Het aanbod van laaggeschoolden is eerder een knelpunt in de omliggende regio's, in het stedelijk gebied Turnhout is dat iets minder.

36% van alle vestigingen plant binnen drie jaar bedienden te werven, 38% wenst over te gaan tot het werven van arbeiders. Het gaat daarbij om vestigingen die te kennen geven dat het personeelsbestand de ko-

mende drie jaar zal uitbreiden. Zowel wat bedienden als wat arbeiders betreft, zijn er procentueel minder vestigingen in het stedelijk gebied Turnhout dan in de omliggende regio's, die verklaren een toename van het personeelsbestand te verwachten.

Bij de bedrijven uit de strategische sectoren is de omvang van de personeelstoename het grootst in de dienstensector en het kleinst in de grafische sector; de sector wegvervoer en logistiek zit tussen beide in.

Figuur 9. Ontbrekende kwalificaties: aantal vermeldingen (S.G.T. en O.R.S. samen).



Hoewel de bedrijven dus indienstnemingen in overweging nemen, blijven veel vacatures niet ingevuld. Figuur 9 toont welke ontbrekende kwalificaties het vaakst worden vernoemd. Het beeld is vertrouwd: er is een groot gebrek aan vrachtwagenbestuurders, technici (en de aanverwante kwalificaties zoals elektronicaspecialisten), informatici, lassers en bouwvakkers. Het gebrek aan talenkennis is een specifiek probleem voor de Kempen, in het bijzonder wat de kennis van de Franse taal betreft. Verder verwijzen ondernemers in de open vraag naar begrippen die zij met "Turnhout" relateren, ook naar de "Kempense mentaliteit": die vormt een probleem in de mate dat Kempense arbeiders meer gesloten, koppig en honkvast zouden zijn en een gebrek aan ambitie zouden vertonen. Tegelijk wordt met die "Kempense mentaliteit" ook verwezen naar het doorzettingsvermogen dat de werknemers kenmerkt, wat dan weer het vinden van geschikte arbeidskrachten ten goede zou moeten komen.

3. Aanbod van steunmaatregelen

Het aanbod van steunmaatregelen wordt minder positief beoordeeld in het stedelijk gebied Turnhout: 23% vindt het aanbod een knelpunt, tegenover 13% in de omliggende regio's. In het algemeen is 1 vestiging op 4 van mening dat steunmaatregelen niet van toepassing zijn voor hen.

4. Concurrentiekracht en intra- en intersectorale relaties

Om de concurrentiekracht van een regio te meten, kunnen we een beroep doen op de gepubliceerde exportcijfers (van de Nationale Bank van België), maar deze cijfers zijn sterk geaggregeerd en geven geen indicatie van het aantal ondernemingen dat exporteert. Voor binnenlandse verkoop zijn de stromen tussen regio's helemaal niet beschikbaar in bestaande bronnen. Hetzelfde geldt voor intra- en intersectorale relaties. In de vraagstelling wordt expliciet gesteld dat het uitbesteden van diensten niet als een samenwerkingsverband kan worden beschouwd.

Van de 238 vestigingen waarvan de *aankoopmarkt* bekend is, kopen er 59 een of meerdere grondstoffen in de regio Turnhout, dat is één op vier. Van de vestigingen uit het stedelijk gebied Turnhout koopt 46% één of meerdere grondstoffen aan in eigen regio. Slechts 18 bedrijven (12%) van buiten het stedelijk gebied Turnhout kopen grondstoffen aan in de regio Turnhout. Het merendeel daarvan komt uit de rest van het arrondissement Turnhout (= het arrondissement Turnhout behalve het stedelijk gebied Turnhout) en uit de rest van het arrondissement Antwerpen (= het arrondissement Antwerpen behalve de stad Antwerpen). Uit de verdeling volgens sector blijkt dat de regio Turnhout vooral belangrijk is als aankoopmarkt voor bouwmaterialen (sector F). Er kan worden vastgesteld dat het meestal gaat om de aankoop van hout (13 vermeldingen), bouwmaterialen algemeen (11), steen (5), staalproducten (4) en zand (3). Het niet-bouwgebonden product dat het vaakst vermeld wordt, is brandstof (5 vermeldingen).

In totaal geven 361 van de 585 respondenten hun *afzetmarkt* op. Daarvan leveren 166 vestigingen een of meerdere producten of diensten in de regio Turnhout. De regio Turnhout is vooral een afzetgebied voor bedrijven uit het stedelijk gebied Turnhout, gevolgd door bedrijven uit de stad Antwerpen (13 vermeldingen) en de rest van het arrondissement Antwerpen (eveneens 13 vermeldingen). Opvallend is dat 27 Noord-

Brabantse bedrijven exporteren naar de regio Turnhout. Omgekeerd exporteren 50 vestigingen uit het stedelijk gebied Turnhout naar Nederland. Er blijkt dus een niet onbelangrijke goederenstroom te bestaan tussen de regio Turnhout (en meer in het bijzonder het stedelijk gebied Turnhout) en Nederland.

In totaal zijn er 59 bedrijven uit het stedelijk gebied Turnhout die exporteren. Op het totaal van 123 respondenten uit het stedelijk gebied Turnhout die hun afzetmarkt opgeven, is dat 48%. Het percentage bedrijven dat exporteert, ligt in het stedelijk gebied Turnhout lager dan in de omliggende regio's, daar bedraagt het 67%. Voor 80 bedrijven uit de omliggende regio's is de afzetmarkt beperkt tot België en Nederland. De export beperkt zich dus tot Nederland. 43 vestigingen (35%) exporteren ook naar andere landen.

Het afzetgebied van de bedrijven uit het stedelijk gebied Turnhout is relatief ruim, hoewel er verhoudingsgewijs door minder bedrijven geëxporteerd wordt dan in de omliggende regio's. Terzelfder tijd is de regio Turnhout een belangrijke afzetmarkt, ook voor de omliggende regio's, met inbegrip van Nederland.

Tabel 3. *Uitbesteden van diensten door de vestigingen uit het stedelijk gebied Turnhout.*

Dienst	Niet uitbested		Uitbested		Waarvan...			
	Aantal	%	Aantal	%	in regio Turnhout		enkel buiten de regio Turnhout	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Boekhouding	45	22	157	78	103	66	54	34
Loonadministratie	14	7	188	93	147	78	41	22
Transport	84	42	118	58	77	65	41	35
Reclame	68	34	134	66	85	63	49	37
Informatica	56	28	146	72	62	42	84	58
Verhuur	139	69	63	31	46	73	17	27
Catering	158	78	44	22	40	91	4	9
Interim	100	50	102	50	95	93	7	7
Secretariaat	151	75	51	25	45	88	6	12
Schoonmaak	99	49	103	51	89	86	14	14

In het algemeen worden de volgende diensten volgens tabel 3 vaak uitbested: loonadministratie (wordt uitbested door 84% van de vestigingen), informatica (74%), interim (67%), reclame (67%), transport (63%), boekhouding (62%) en schoonmaak (61%). Enkel voor verhuur van on-

roerend goed, catering en secretariaat wordt in minder dan 1 op 2 gevallen een beroep gedaan op de diensten van derden.

Het blijkt dat bedrijven uit het stedelijk gebied Turnhout voor informatica vaak een beroep doen op dienstverlenende bedrijven van buiten de regio Turnhout. Informatica wordt in 58% van de gevallen uitbested aan een firma buiten de regio. Dit wijst op een zwak aanbod van dienstverlenende bedrijven in de informaticasector in de regio Turnhout. De regio blijkt wel sterk te staan voor catering en interimarbeid. De mondelinge enquête bevestigt dat de regio Turnhout voor het aanbod van diensten in de informatica en IT zwak staat. Tegelijk blijkt echter ook dat het fenomeen afstand van ondergeschikt belang is bij het kiezen van een dienstverlenend bedrijf, in het bijzonder wat informatica betreft.

Via een analyse van de *samenwerkingsverbanden* tussen de bedrijven kan nagegaan worden in welke mate er sprake is van clustervorming. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen intrasectorale relaties (samenwerkingsverbanden tussen bedrijven uit dezelfde sector) en intersectorale relaties (samenwerkingsverbanden tussen bedrijven uit de verschillende sectoren).

Het beeld voor het stedelijk gebied Turnhout en voor de omliggende regio's is nagenoeg gelijk: ruim 35% van de vestigingen heeft in de een of andere vorm (een) samenwerkingsverband(en) met een of meerdere andere vestigingen. Opvallend is het grote aandeel van de respondenten dat deze vraag niet beantwoordt. Dit kan verklaard worden door de afwezigheid van samenwerkingsverbanden. De bestaande samenwerkingsverbanden zijn vooral intrasectoraal.

Intrasectorale relaties komen vooral veel voor in de transportsector (I). Intersectorale relaties komen, zoals reeds eerder gesteld, veel minder vaak voor. In de bouwsector (sector F) en de dienstensector (K) komen ze iets meer voor dan in de andere sectoren. In de grafische sector heeft 38% van de vestigingen samenwerkingsverbanden met andere vestigingen, wat meer is dan het gemiddelde van de hele sector D. In het stedelijk gebied Turnhout blijft de samenwerking tussen de grafische bedrijven beperkt tot informele, spontaan gegroeide relaties. Een gestructureerde samenwerking tussen de (veelal familiale) bedrijven is er niet. Ook in de andere strategische sectoren onderhouden veel bedrijven samenwerkingsverbanden: 45% van alle vestigingen in de sector wegvervoer en logistiek en 42% in de strategische diensten.

5. Vitaliteit en zin voor innovatie

De vitaliteit van de regio kan onder meer uitgedrukt worden aan de hand van de winstcijfers van de bedrijven. Daarvoor beschikken we enkel over de winstcijfers over het laatste boekjaar (Technisch Bureau Van Dijk, 1998). Deze gegevens zijn echter niet beschikbaar voor de Nederlandse bedrijven. De winstcijfers over het laatste boekjaar worden aangevuld met de winstverwachtingen voor de nabije toekomst van de vestigingen. Daarnaast geven ook de investeringen in materiële vaste activa, uitbreidingsplannen en plannen voor het oprichten van een nieuwe vestiging een indicatie van de vitaliteit.

Van de 437 vestigingen waarvoor we over gegevens beschikken, boekten er 320 (73%) *winst* tijdens het laatste boekjaar. In het stedelijk gebied Turnhout ligt dit percentage lager dan in de omliggende regio's: 69% tegenover 76%.

Ongeveer de helft van de bedrijven is onzeker over de evolutie van de winst. 29% verwacht een verbetering van de cijfers, in het stedelijk gebied Turnhout loopt dit op tot 31%. Tegelijk verwacht 16% een negatieve evolutie. De antwoorden op de vraag naar een verklaring voor een verwachte positieve evolutie lopen sterk uiteen. Het vaakst komt de reden "groei" voor. Als reden voor een negatieve evolutie wordt het meest het argument van de toenemende concurrentie aangehaald.

In de dienstensector zijn zowel de resultaten als de verwachtingen positief: 39% verwacht een verdere stijging van de winst. Zowel in de grafische als in de transportsector zijn de vooruitzichten minder goed: 21% van de ondernemingen uit de grafische sector verwacht een positieve evolutie van de winstcijfers, in de transportsector verwacht 19% een positieve evolutie en 25% een daling van de winst. In het bijzonder in de grafische sector geldt dat een grote groep (75%) onzeker is. In de transportsector zijn de negatieve vooruitzichten voor een groot deel te verklaren door het personeelsgebrek waarvan eerder sprake.

Op de vraag naar het bedrag dat de komende drie jaar in het bedrijf geïnvesteerd zal worden, antwoordt zowel in het stedelijk gebied Turnhout als in de omliggende regio's 68% van de vestigingen dat de *investeringen* bekend zijn. Dat wil zeggen dat er investeringen gepland zijn en dat het bedrag ook bekend is of dat er geen investeringen gedaan zullen worden. De bedrijven blijken vooral te investeren in materiële vaste activa: 80% van de vestigingen plant een vervangingsinvestering. In onderzoek en ontwikkeling (verder afgekort als O&O) wordt door het kleinste aantal bedrijven geïnvesteerd.

In het stedelijk gebied Turnhout zijn er minder bedrijven die de komende drie jaar gaan investeren dan in de omliggende regio's. Enkel voor de investeringen in materiële vaste activa voor vervanging is het resultaat gelijk. Zowel voor materiële vaste activa voor uitbreiding, opleiding personeel als voor O&O is er in het stedelijk gebied Turnhout een kleiner aandeel van de vestigingen die verklaren investeringen te plannen. Om de omvang van de voorziene investeringen te kunnen inschatten, wordt de verhouding berekend tussen het investeringsbedrag (voor 1 jaar) en de omzet van het laatste boekjaar. Voor dat laatste gegeven baseren we ons op de jaarrekeningen van de Belfirst-index. Daarbij moeten we opmerken dat niet voor elk bedrijf waarvoor we over investeringsgegevens beschikken, de omzetcijfers bekend zijn.

Wat de investeringen in uitbreiding betreft, zijn er in het stedelijk gebied Turnhout meer vestigingen in een hogere categorie van investeringsbedragen dan in de omliggende regio's. In het stedelijk gebied Turnhout investeert 28% van de vestigingen meer dan 20% van zijn omzet in uitbreiding, tegen 5,5% in de omliggende regio's. Wat de investeringen in vervanging betreft, worden er eerder grote bedragen geïnvesteerd door de vestigingen uit de omliggende regio's. Het investeringsgedrag verschilt ook naar gelang van de sector. Ook hier houden we enkel rekening met die respondenten die hebben aangegeven waarin geïnvesteerd wordt en tevens het geplande bedrag hebben opgegeven. Terwijl de vestigingen uit de industrie- (sector D) en de dienstensector (sector K) vooral investeren in uitbreiding, investeren de vestigingen uit de sectoren bouw (sector F), klein- en groothandel (sector G) en transport (sector I) veeleer in vervanging. De bouwsector (sector F) investeert eerder kleine bedragen in materiële vaste activa, zowel voor uitbreiding als voor vervanging. De sectoren die grotere bedragen investeren, zijn de industrie- (sector D) en de transportsector (sector I).

In het stedelijk gebied Turnhout bedraagt het percentage vestigingen met *uitbreidingsplannen* 30%, in de omliggende regio's is het iets hoger: 33%. Het zijn vooral de sectoren D (industrie) en I (vervoer, opslag en distributie) die uitbreidingsplannen hebben. Het beeld verschilt sterk volgens regio. In het stedelijk gebied Turnhout blijken vooral vestigingen uit de bouw- en de transportsector uitbreidingsplannen te hebben. In de transportsector is het verschil opvallend. We merken op dat dit gevolgen kan hebben voor het potentiële ruimtegebruik. In de omliggende regio's is de industriese sector de grootste vragende partij.

Naast uitbreidingsplannen wijzen ook *plannen om een nieuwe vestiging op te richten* op zin voor innovatie. Iets meer dan honderd vestigingen (19%) zijn van plan om binnen vijf jaar een nieuwe vestiging op te richten, met behoud van de huidige vestiging. Dat percentage is lager in het stedelijk gebied Turnhout (14%, 29 vestigingen) dan in de omliggende regio's (21%, 80 vestigingen). De 29 vestigingen uit het stedelijk gebied Turnhout vermelden zesmaal het stedelijk gebied Turnhout als regio voor de locatie van de nieuwe vestiging; de regio Turnhout wordt ook nog eens vijf keer vermeld. Verder wensen vier bedrijven een vestiging in het buitenland op te richten.

De *zin voor innovatie* wordt gemeten aan de hand van gegevens over investeringen in opleiding van personeel en O&O. In O&O wordt door het kleinste aantal bedrijven geïnvesteerd. Zowel voor opleiding van personeel als voor O&O is er in het stedelijk gebied Turnhout een kleiner aandeel van de vestigingen die verklaren investeringen te plannen. Geen enkel bedrijf investeert meer dan 5% van zijn jaarlijkse omzet in de opleiding van het personeel, het merendeel zelfs nauwelijks één procent. In het algemeen liggen de investeringsbedragen voor O&O iets hoger dan die voor opleiding.

Conclusie

Uit deze enquête kunnen een aantal duidelijke besluiten getrokken worden naar toekomstgerichte werkgelegenheid in het Turnhoutse stedelijke gebied. Inzake de vestigingsvoordelen voor bedrijven blijkt het stedelijke gebied niet zo goed te scoren voor een aantal factoren die door ondernemers duidelijk als doorslaggevend worden aangezien. Dat is in de eerste plaats het geval voor het aanbod van bedrijfsgronden en kantoorruimte. Een groot aantal vestigingen wenst uit te breiden, maar vindt daarvoor niet de geschikte ruimte binnen het stedelijk gebied Turnhout. Gebrek aan ruimte blijkt ook het voornaamste motief waarom een aantal ondernemingen een verhuizing overwegen. Een andere belangrijke factor, de aansluiting op het autowegennet, wordt dan wel weer positief beoordeeld, maar een bijzonder knelpunt blijkt hier de noord-zuidverbinding te zijn.

Het stedelijk gebied blijkt onder ondernemers uit omliggende regio's vooral als "groen" aangeschreven te staan, en gecombineerd met de gro-

te vraag naar congreslocaties blijkt vooral de ontwikkeling van de zakentoeeristische sector een opportuniteit als beloftevolle werkgelegenheidssector. Over het algemeen blijkt de dienstensector sterk ondervertegenwoordigd in het stedelijk gebied, zeker wat betreft informatica, interimarbeid, reclame en boekhouding. Gezien de positieve winstverwachtingen in de dienstensector in het algemeen, schuilen hierin duidelijk mogelijkheden voor het stedelijk gebied.

Tot slot blijkt dat er ook behoefte is aan het aanbieden van bepaalde specifieke opleidingen. Vrachtwagenchauffeurs, technici, informatici en bouwvakkers bleken druk gezochte beroepen. In de dienstensector en de sector wegvervoer-logistiek blijken de grootste plannen tot aanwerving te bestaan, terwijl in de grafische sector vooral de bedrijven die serieproductie beogen, gunstige tewerkstellingsperspectieven hebben. Mogelijkheden voor nieuwe, duurzame banen blijken dus ruimschoots aanwezig binnen het stedelijk gebied Turnhout, op voorwaarde dat er ruimte voor wordt vrijgemaakt.

We merken nog op dat de praktijkstudie, zoals ze in dit voorbeeld werd besproken, verkennend van aard is. Alle elementen uit de indeling van Drewe (1997) worden er kort behandeld. De ruimte ontbreekt echter om op elk van de elementen exhaustief in te gaan. We moeten dan ook verwijzen naar (een) verdere publicatie(s), waar telkens een groep elementen dieper wordt geanalyseerd, alvorens we diepergaande conclusies kunnen trekken.

Bibliografie

- DREWE, P. (1997), "Randstad Holland: how to identify promising economic activities", *Forum*, blz. 75-82.
- FINK, A. (1995), *The Survey Handbook*, Thousand Oaks, Californië, Sage, 129 blz.
- MALHOTRA, N.K. (1993), *Marketing Research: an applied approach*, Englewood Cliffs, New Jersey, Prentice Hall, 219 blz.
- REYNS, C., P. ROOTHAER, E. VAN DE VOORDE, Th. VANELSLANDER, A. VERHETSEL en F. WITLOX (2000), *Naar een strategisch plan voor duurzame werkgelegenheidsontwikkeling in Beerse, Oud-Turnhout, Turnhout en Vosselaar*, eindrapport in het kader van het project *Studie naar de Toekomstmogelijkheden voor de Werkgelegenheid in de Noorderkempen*, Antwerpen, UFSIA, 125 blz.

REYNS, C., P. ROOTHAER, E. VAN DE VOORDE, Th. VANELSLANDER, A. VERHETSEL en F. WITLOX (1999), *Toekomstmogelijkheden voor duurzame werkgelegenheid in het stedelijk gebied Turnhout*, onderzoeksrapport in het kader van het project *Studie naar de Toekomstmogelijkheden voor de Werkgelegenheid in de Noorderkempen*, Antwerpen, UFSIA, 71 blz.

Abstract

Strategic Plan for Sustainable Employment in the Turnhout Area: The Survey

This paper describes the setup and results of a survey undertaken among a representative number of Flemish and Dutch companies, focusing on the labor situation of the Turnhout urban area. The final goal is to indicate a number of points of action and strategic sectors for sustainable employment within the Turnhout area.

As far as advantages of location are concerned, the Turnhout area appears to get a good score on a number of factors that are being considered crucial by business representatives. This is surely the case for the disclosure of the area by motorway (exception being made for the north-south link through the area), the distance from clients for goods and services, and the quality of the environment.

The supply of areas for industrial activity and office area is judged positively by most Turnhout entrepreneurs, but significantly less good if we compare with other regions. A number of companies in the Turnhout area is willing to expand, but does not find suitable space within the own region. Lack of space also appears to be the primary motive why a number of companies do consider a relocation. The Turnhout area also deals with an image problem: Turnhout entrepreneurs view the area as being "industrial", while entrepreneurs from surrounding regions view it as being "green". Specific locational disadvantages are public transport, which is insufficiently meeting companies' needs, and also the disequilibrium on the labor market: a large number of jobs, both for low-skilled and highly skilled employees, cannot be met, while there is considerable unemployment in the area. Especially the service sector and the road transport-logistics sector are dealing with those problems. Moreover, the service sector seems strongly underrepresented in the urban area, especially as far as IT, interim labor, publicity and accounting are concerned. Nevertheless, this sector seems to present good profit figures, while its expectations are also good. Furthermore, we observe that Turnhout companies are less innovative than their colleagues in surrounding regions, because investments in personnel training are significantly lower. Investments in fixed assets are at the same level.

Marc B.J. Schauten *

Onno W. Steenbeek **

Empirisch onderzoek naar de vermogensstructuur van beursgenoteerde ondernemingen: valkuilen

Trefwoorden: financiering; methodologie; vermogensstructuur

In de afgelopen jaren is veel onderzoek gedaan naar de invloed van bepaalde ondernemingskenmerken op de vermogensstructuur van ondernemingen. Regelmatig blijkt de manier waarop dit onderzoek is uitgevoerd niet geheel correct te zijn. Men vindt verbanden die er eigenlijk niet zijn en komt tot conclusies die niet gerechtvaardigd zijn. Over het algemeen komen de fouten voort uit, enerzijds, de arbitraire keuze van proxies voor de determinanten waaraan men de invloed op de vermogensstructuur wil bepalen. Anderzijds kan de structuur van de regressievergelijkingen leiden tot schijnrelaties. In dit artikel zijn mogelijke valkuilen op een rijtje gezet en worden waar mogelijk oplossingen geboden.

1. Inleiding

Sinds Modigliani en Miller ruim vier decennia geleden verklaarden dat het er niet toe doet hoe een onderneming haar activiteiten financiert, is er een reeks theorieën ontwikkeld die deze stelling nuanceren. Deels werden deze nuanceringen door Modigliani en Miller (1958, 1963) zelf ge-

* Erasmus Universiteit Rotterdam, sectie Financiering en Belegging

** Erasmus Universiteit Rotterdam, sectie Financiering en Belegging; ABP Vermogensbeheer, Amsterdam

De auteurs danken drs. G. de Boer voor zijn bijdrage aan dit artikel.