



STUDIECENTRUM VOOR ECONOMISCH EN SOCIAAL ONDERZOEK

VAKGROEP TRANSPORT EN RUIMTE

**Aspecten van het Antwerpse
economische en financiële draagvlak**

**G. DE BRABANDER
m.m.v. K. BLOMMAERT, A. GILLE, L. LEZY
T. MAES en F. WITLOX**

rapport 91/254

maart 1991

Universitaire Faculteiten St.-Ignatius
Prinsstraat 13 - 2000 Antwerpen

D/1991/1169/01

Abstract

Dit rapport behandelt enkele aspecten van het economisch en financieel draagvlak van de stad Antwerpen. Als relevante regio voor het bepalen van het draagvlak en de ermee verbonden sociaal-economische relaties wordt geopteerd voor het stadsgewest.

Uit het onderzoek van de werkgelegenheid en de pendel blijkt dat de stad, niettegenstaande de impact van de economische en de stedelijke crisis, een groeiende werkgelegenheidsfunctie vervult voor een ruime omgeving, maar niet voor de eigen inwoners. Dat gaat samen met een aangroei van de inkomende pendel van ruim 114.000 in 1981 tot meer dan 148.000 in 1989.

Deze aangroei heeft ook te maken met het relatief gunstig bedrijfseconomisch klimaat en de opportuniteiten van de grootstedelijke omgeving. Als sterke punten komt het kwartet havenligging-vervoer-concentratie van economische activiteiten naar voren. Als zwakste element en potentiële bedreiging voor de toekomst citeren de bedrijven vooral de verkeerscongestie.

De concentratie van activiteiten impliceert centrumfuncties. Een deel ervan drukt direct of indirect op de stedelijke begroting. Op basis van de gewone uitgaven en inkomsten in 1988 moet de directe netto-kost op ruim 640 miljoen frank geschat worden, de totale netto kost op ruim 6 miljard frank.

Op grond van de pendelgegevens blijkt dat in 1989 ongeveer 82,5 miljard frank aan netto belastbaar inkomen van de stad naar de omgeving stroomt, waarvan bijna 43 miljard naar de gemeenten van het stadsgewest. Rekening houdend met de pendel vanuit Antwerpen naar die gemeenten (op basis van de volkstelling van 1981) betekent dit een bijkomende opbrengst van de aanvullende personenbelasting van ruim 523 miljoen frank. De interdependentie betekent dus dat een duidelijke economische en financiële belangen-gemeenschap bestaat tussen kernstad en ringgemeenten.

INLEIDING

In de herfst van 1989 gaf het Antwerpse stadsbestuur aan de 'Vakgroep Transport en Ruimte' van SESO - UFSIA de opdracht een studie te maken over verschillende aspecten van het grootstedelijk draagvlak. De invalshoek was uiteraard in eerste instantie de Antwerpse. Toch werd tevens gevraagd een Vlaams perspectief aan te brengen door zo veel mogelijk ook Gent, de tweede Vlaamse grootstad, bij de studie te betrekken.

Een eerste fase van die studie is nu afgerond. Twee vragen vormen er de kern van : welke diensten vervult de stad voor de niet-inwoners en hoe sterk zijn de niet-Antwerpenaars economisch afhankelijk van deze grootstad.

In dit rapport willen we de belangrijkste resultaten van ons onderzoek en dus de antwoorden op deze vragen op een zo toegankelijk mogelijk wijze voorstellen. Een dergelijke vlot leesbare synthese houdt natuurlijk wel in dat op sommige plaatsen vereenvoudigingen worden doorgevoerd in de presentatie, naar wij hopen zonder dat de nodige zin voor nuancering verloren gaat. We hebben de belangrijkste cijferreeksen opgenomen in een reeks statistische bijlagen, zodat de lezer over essentiële feiten en bevindingen de nodige details kan nagaan. Bovendien geven enkele methodologische bijlagen een zicht op de toegepaste werkwijzen.

Ons rapport gaat uit van de begrippen stadsgewest en functionele stedelijke regio. In een tweede hoofdstukje behandelen we de werkgelegenheid en de pendel. Zij liggen aan de basis van de functionele relaties binnen het stadsgewest. De ontwikkeling ervan wordt mede bepaald door de groeikansen en handicaps die de stedelijke economie biedt. Die komen aan bod in een benadering van de sterkten en zwakten. Eén van de sterkten vormt de bestaande concentratie van diensten. Die leidt tot een hoge hiërarchische positie van de grootstad en het uitoefenen van een

groot aantal centrumfuncties. Nagegaan wordt welke de bijdrage vormt van de stedelijke publieke sector en wat dat aan kosten met zich brengt. De rol van de stad omvat echter meer. Daarom worden de afhankelijkheidsrelaties tussen stad en omgeving op het vlak van de werkgelegenheid ook omgezet in termen van inkomensstromen en lokale fiscaliteit. Het Vlaamse perspectief wordt tenslotte aangebracht in een aantal vergelijkingspunten.

Bij het afsluiten van deze studie past het iedereen te danken die heeft bijgedragen tot dit onderzoek. Dit geldt natuurlijk in de eerste plaats de wetenschappelijke medewerkers die het materiaal bij elkaar gezocht, en bewerkt en verwerkt hebben : K. Blommaert, A. Gillé, L. Lezy en F. Witlox. Dit geldt ook voor de stuurgroep die, onder voorzitterschap van burgemeester H.B. Cools, de werkzaamheden van het onderzoeksteam begeleidden. Behalve de voorzitter maakten de schepenen E. Boonet, G. De Corte, J. Devroe en J. Van Elewyck, en als ambtenaren de heren Nolf, Ruwalder, Vandekerckhove, Van de Wal, Van Oeteren, Vroom en Zajtmann deel uit van deze stuurgroep.

Bij de uitwerking van de studie kon gerekend worden op bijzondere hulp vanwege P. De Decker en P. Teerlinck (Dienst voor Economische Expansie - Stad Gent), M. Lint (Gemeentekrediet van België), J. Vanneste (UFSIA), B. Van Oeteren (Dienst voor Statistiek - Stad Antwerpen), A. Verhetsel en D. Yzewyn (UFSIA) en B. Zajtmann (Inspectie voor Financiën). Graag willen wij hen danken voor hun waardevolle inbreng. Bij deze dank wensen we meteen alle ambtenaren te betrekken die bij het tot stand komen van dit werkstuk behulpzaam waren.

Tenslotte willen we ook de voorbeeldige administratieve en logistieke medewerking van A. Bunneghem, P. De Bruyn en K. Van den broeck (SESO-UFSIA) in de bloempjes zetten.

OP ZOEK NAAR HET ANTWERPSE STADSGEWEST

Toen in 1969 het "Richtplan voor de ruimtelijke ordening en ontwikkeling van de streek Schelde-Dijle" werd gepubliceerd, baken- den de auteurs hun studiegebied af als de provincie Antwerpen en het arrondissement Sint-Niklaas. Zij onderscheidden binnen dit gebied vier gewesten : het Antwerpse, het Mechelse, het Land van Waas en de Kempen. Het Antwerpse gewest was niet alleen het meest dominante, maar ook het meest verstedelijkte. In die afbakening kan men dus een voorafbeelding zien van het stads- gewest in de meest letterlijke zin.

1 De ontwikkeling van het stadsgewest

Als begrip en als werkelijkheid heeft het stadsgewest ondertussen wel een hele ontwikkeling doorgemaakt. Een ontwikkeling die men ook in de alledaagse realiteit kan vaststellen. De uitbreidingen van de woongebieden, de toegenomen mobiliteit, de aanleg van industrie- en bedrijfsparken maakten tijdens de jaren zestig en zeventig het ruimtelijk scheiden en uiteenleggen van de functies veel meer dan voorheen mogelijk. Een ruime zone rond de oorspronkelijke stedelijke agglomeratie kende een groeiende verstedelijking. Dit hele gebied bleef echter voor heel wat functies op de stedelijke kern gericht : men ging er werken, liep er school, bezocht er theaters en musea, frequenteerde er de winkels, betoogde er, enz. Kortom, er bleven heel wat functionele relaties bestaan met die stad, ook al woonde een gedeelte van de bevolking er niet meer. Het is dit functioneel geheel dat men "stadsgewest" of "stedelijk samenlevingscomplex" is gaan noemen.

Over de precieze inhoud van die begrippen is de wetenschap het niet altijd eens, tenminste wanneer het er op aankomt duidelijke criteria te formuleren. Over de essentie, namelijk het bestaan

van een netwerk van intense relaties tussen de stad en haar omgeving, tussen de niet-inwoners en de stedelijke functies is men het natuurlijk wel eens.

2 Criteria voor de afbakening

De meningsverschillen over de criteria die de afbakening van de stadsgewesten beheersten, werden de jongste jaren nochtans ook heel wat geringer. In toenemende mate maakt men immers gebruik van het enkelvoudige criterium van de pendel. In deze benadering behoort een gemeente tot het stadsgewest van de stad (of het economisch centrum of de agglomeratie) waar de meeste forensen naartoe pendelen, indien die pendelstroom ten minste 15 % van de werkende beroepsbevolking betreft.

Dit criterium wordt internationaal vrijwel algemeen aanvaard. Het is de hoeksteen voor de Angelsaksische "Standard Metropolitan Labour Area", voor de "Functional Urban Regions" die door geografen, economen maar ook door de Europese Gemeenschap gehanteerd worden, voor het "stedelijk leefcomplex" gehanteerd in N.I.S.-publicaties, enz.

Natuurlijk is er wel eens een auteur die dit criterium wenst te bekritisieren. Zo pleit G. Allaert (1990, blz. 112) ervoor de drempel op te trekken tot 30 % om zo een eenduidiger oriëntatie op het centrum te kunnen onderkennen. Hij hecht blijkbaar weinig belang aan het feit dat het hoe dan ook om de belangrijkste stroom zal gaan. Dat staat immers al in de definitie. Allaert meent voor zijn argumentatie steun te vinden bij H. Van der Haegen en de Leuvense geografen. In hun publicaties (zie b.v. M. Pattyn et al., 1990) hanteren dezen echter het 15 %-criterium t.o.v. de agglomeratie voor de afbakening van het stedelijk leefcomplex, en het 25 %-criterium voor het stadsgewest. Van 30 % of meer is geen sprake. Overigens kan tegenover de opvatting van Allaert deze van prof. H.S. Yap geplaatst worden, die onlangs op een congres van het N.S.C. over "Grote Steden, Grote Kansen ?" pleitte voor een drempelwaarde van slechts 12 %.

In het licht hiervan lijkt het veruit het meest aangewezen op-nieuw een beroep te doen op een criterium dat reeds gedurende heel wat jaren internationaal wordt gewaardeerd en gerespecteerd. Elke wens internationale vergelijkingen te maken, kan trouwens slechts worden gerealiseerd indien men de internationaal gebruikelijke criteria ook toepast.

3 De betekenis van het pendelcriterium

De kracht van het internationaal gehanteerde pendelcriterium schuilt in het feit dat er bijzonder veel effecten op een directe manier mee samenhangen of er sterk mee gecorreleerd zijn. Dit is in de eerste plaats natuurlijk het geval voor de arbeidsmarkt. De pendel is hier een maatstaf voor de ruimtelijke integratie van de arbeidsmarkt.

Maar er is meer. Werkgelegenheid betekent ook inkomen. De pendelstroom impliceert dus een inkomensstroom vanuit de kern naar de ringgemeenten van het stadsgewest. Voor de beschikbare inkomens zijn deze gemeenten bijgevolg in grote mate afhankelijk van de ontwikkeling van de werkgelegenheid in de kern.

Deze inkomens worden in belangrijke mate ter plaatse besteed. De meeste frequente aankopen gebeuren immers in de onmiddellijke buurt van de woonplaats. De suburbanisatie van het wonen ging trouwens hand in hand met de spreiding van het winkelapparaat. De woning vormt trouwens dikwijls zelf al een belangrijke uitgavencategorie. Hieruit volgt dat de bloei van de plaatselijke handel en diensten in hoge mate afhankelijk is van het inkomen ontstaan door pendel.

Bovendien worden plaatselijke belastingen voor een groot deel gebaseerd op de woonplaats. Dit is in de eerste plaats van toepassing voor de aanvullende personenbelasting. Op die manier is dus zelfs het fiscale inkomen in de woongemeenten van de ring voor een niet te verwaarlozen deel afhankelijk van de werk-

gelegenheidsontwikkeling in de kern !

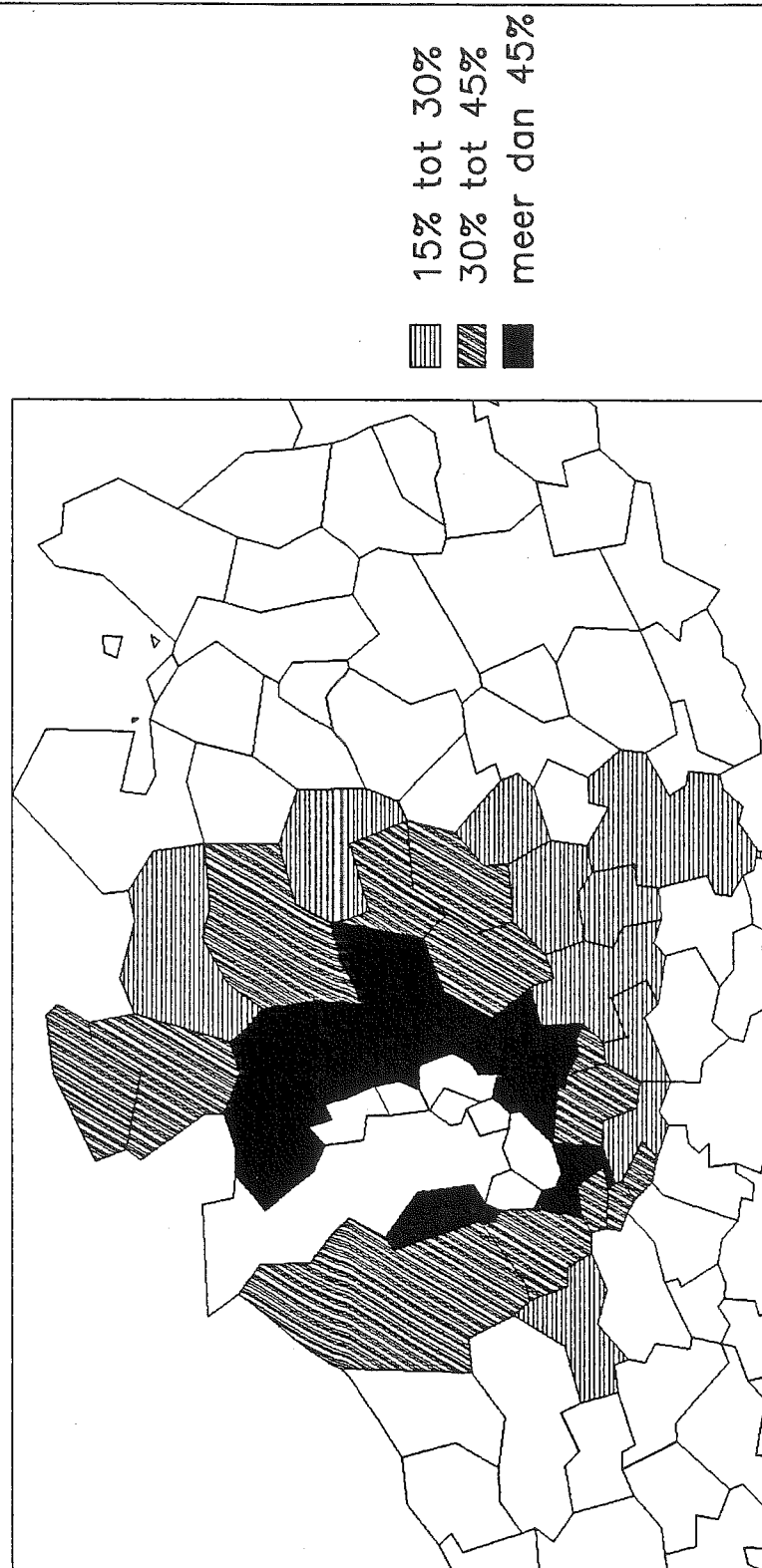
De verwevenheid werkt natuurlijk ook in andere opzichten. Het feit dat iemand pendelt naar een bepaalde plaats geeft hem ook informatie over die plaats, b.v. over het ontspanningsaanbod of over het winkelapparaat. Dit kan leiden tot een gebruik van de handel en de diensten in de plaats van tewerkstelling. Een dergelijke band kan nog versterkt worden indien het bedrijf ook voorziet in een of andere vorm van sociale organisatie of activiteiten voor de personeelsleden (of indien deze spontaan ontstaan). Bovendien kan de woon-werkverplaatsing een "multi-purpose-trip" worden wanneer tegelijk andere doelen worden gerealiseerd, b.v. het naar school brengen van de kinderen. Dit versterkt niet alleen de verkeersrelaties binnen het stadsgewest, maar ook de functionele relaties. In die zin is de term "stedelijk leefcomplex" ook bijzonder goed gekozen.

4 Het Antwerpse stadsgewest

Gegeven de vele dimensies die met het pendelcriterium verbonden zijn, kunnen we zonder meer stellen dat dit het optimale instrument is voor een onderzoek naar de economische aspecten van het grootstedelijk draagvlak.

Voor de toepassing op Antwerpen moeten we noodzakelijkerwijze uitgaan van de Volkstelling over 1981. Die geeft immers nog steeds de recentste volledige gegevens over de beroepsbevolking en de pendel. Uiteraard is dit geen volmaakte reflectie van de huidige situatie. Sinds 1981 maakten we immers een diepe werkgelegenheids crisis mee en daarna een gunstige conjunctuur. Die zijn niet zonder structuurveranderingen verlopen. Men denke maar aan de bedrijfssluitingen en aan de krimpende industriële werkgelegenheid. Voor de afbakening van het stadsgewest bestaat echter geen alternatief voor het gebruik van de volkstelling.

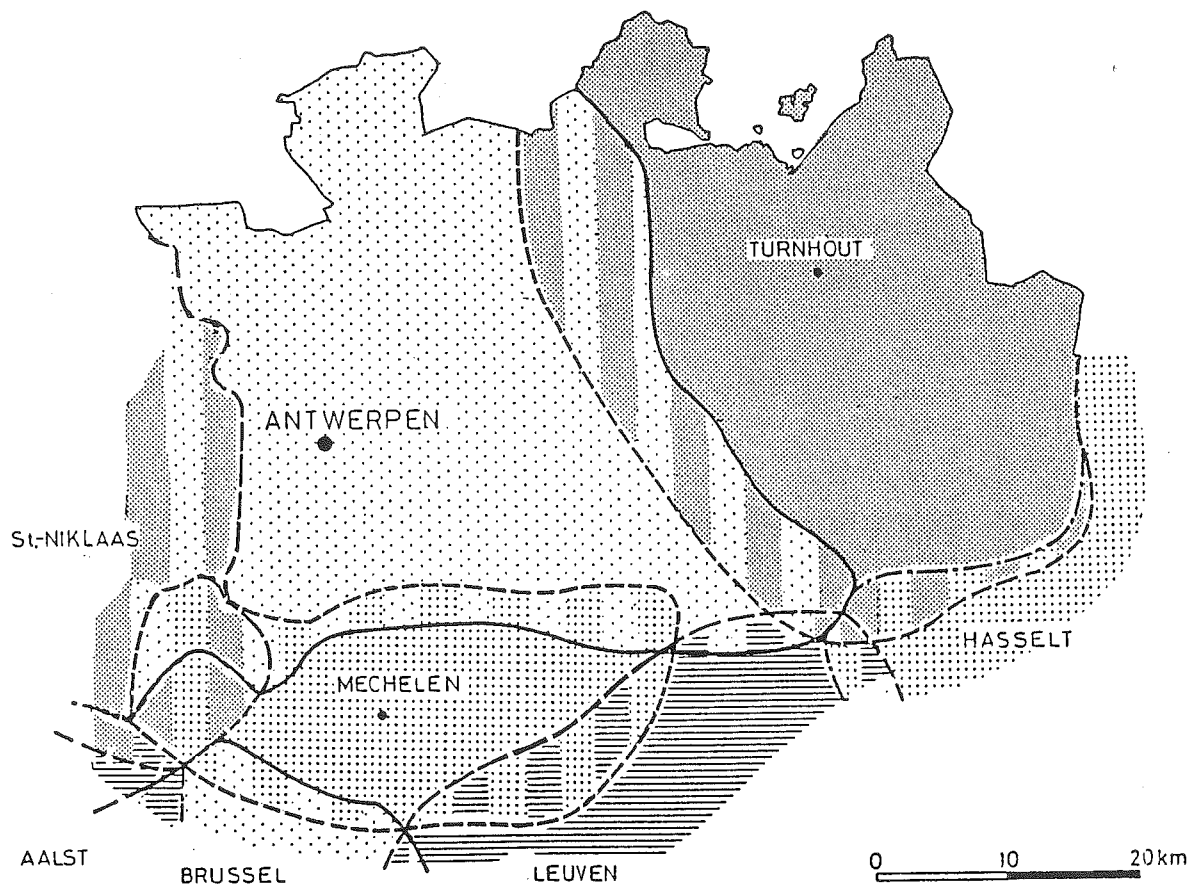
**Kaart 1 : Het Antwerpse stadsgewest op basis van het pendel-
criterium (pendel ten minste 15 % van de werkende
beroepsbevolking, en kern belangrijkste bestemming)**



Het resultaat van de afbakening is weergegeven in kaart 1. Men kan vaststellen dat het stadsgewest zich uitstrekt van Essen in het noorden tot Boom en zelfs Heist-op-den-Berg in het zuiden, van Temse in het westen tot Grobbendonk in het oosten (vgl. De Brabander en De Borger, 1988).

Dat het stadsgewest afgebakend volgens het pendelcriterium meer is dan louter de weergave van de arbeidsmarkt, blijkt uit de vergelijking met een recente studie van Janssen en Goossens (1989). Daarin werden de stedelijke invloedssferen nagegaan. Het gaat hierbij dus om de centra waarop de mensen zich richten voor het kopen van bepaalde goederen en het verkrijgen van bepaalde diensten. De resultaten door Janssen en Goossens verkregen voor de regionaalstedelijke invloedssferen in de provincie Antwerpen (kaart 2) lijken zeer sterk op de begrenzing van het stadsgewest in kaart 1.

Kaart 2 : Regionaalstedelijke invloedssferen in de provincie Antwerpen



Bron : D. Janssen en M. Goossens, 1989, p.19

PENDEL EN WERKGELEGENHEID

De pendel is niet alleen het doorslaggevende afbakeningscriterium, maar ook een uitstekend instrument voor de meting van de economische relaties en ontwikkelingen. Daarom hebben wij een raming van de huidige pendelstroom gemaakt.

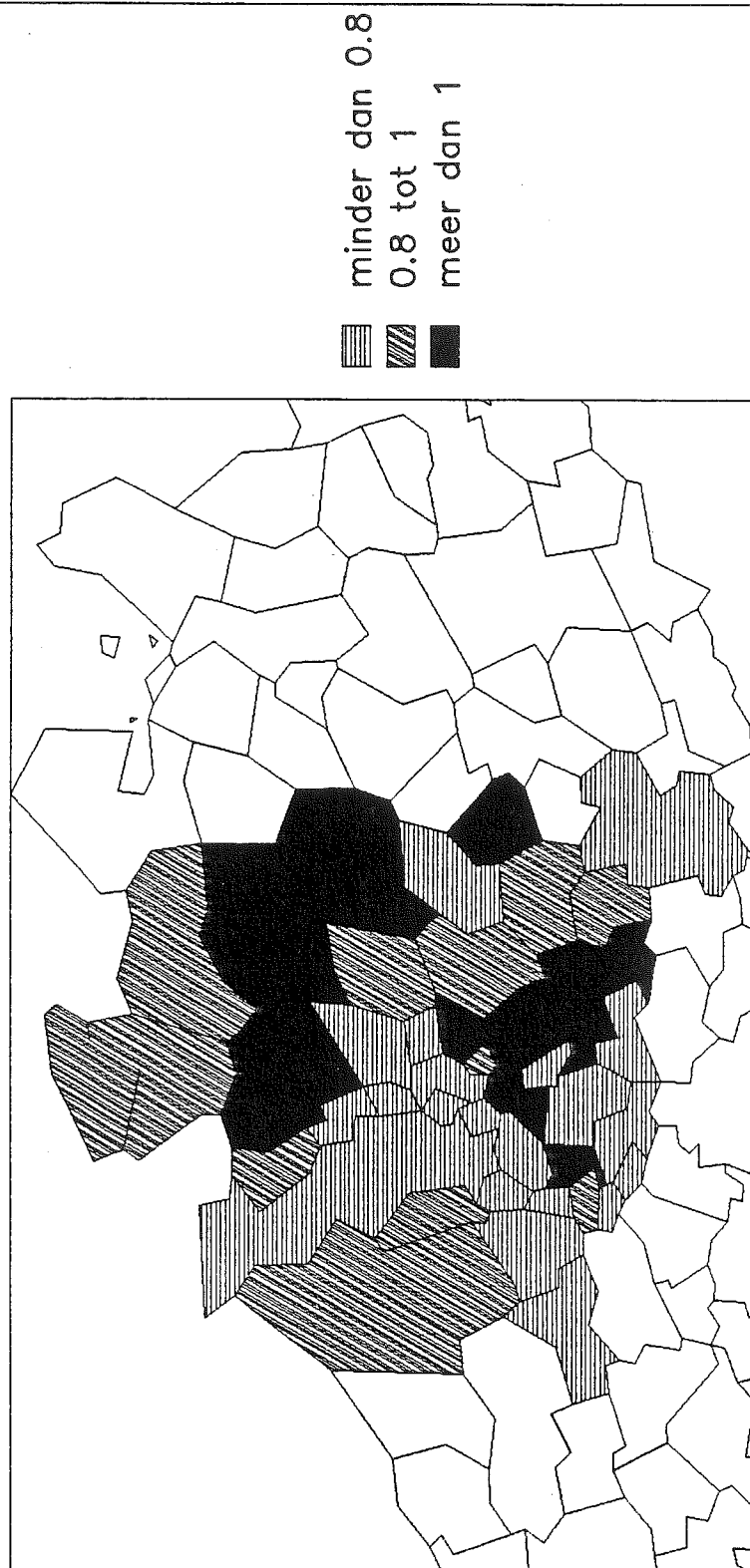
1 Pendel

De raming van de huidige pendel steunt grotendeels op de bedrijfsenquête (zie bijlage A). Deze werd aangevuld met een enquête bij de publieke sector (zie bijlage B). De resultaten werden dan per bedrijfstak aangepast aan de jongste gemeentelijke R.S.Z.-statistieken, d.w.z. de gegevens over juni 1988. De ruimtelijke verdeling van de pendel is natuurlijk deze van het ogenblik van de enquête, d.w.z. eind 1989 - begin 1990.

De resultaten van deze raming, waarvan de details opgenomen zijn in bijlage C, tonen belangrijke veranderingen aan. De totale pendel naar Antwerpen zou gestegen zijn van 114.657 in 1981 tot ten minste 148.376 personen in 1989. Er zou dus op minder dan tien jaar een aangroei van ruim 29 % geboekt zijn.

De aangroei van de pendel is echter zeer ongelijk (zie kaart 3). In de ringgemeenten van het stadsgewest treedt zelfs een vermindering met bijna 3.800 eenheden of ruim 4,6 % op. De gemeenten buiten het stadsgewest kenden echter een aangroei van de pendel naar Antwerpen met bijna 37.500 eenheden of meer dan 110 %. Er heeft zich dus een belangrijke verruiming van het Antwerps recruteringsgebied voorgedaan. Dit betekent tegelijk ook dat de impact van de Antwerpse werkgelegenheidsontwikkeling zich in de jaren negentig zal doen voelen in een nog veel groter gebied dan in het begin van de jaren tachtig. Bovendien kan nu, in tegenstelling tot tien jaar geleden, een positieve ontwikke-

Kaart 3 : Verhouding van de pendel naar Antwerpen vanuit de gemeenten van het stadsgewest in 1989 t.o.v. 1981



ling verwacht worden. De jongste jaren treedt immers opnieuw een werkgelegenheidsgroei op. Met de kansen die de Europese markt-integratie biedt, moet dit in het volgende decennium voortgezet kunnen worden.

2 Werkgelegenheid

De toegenomen pendel naar Antwerpen betekent niet dat er geen werkgelegenheidsprobleem meer bestaat in de stad. Volgens de cijfers zou de werkgelegenheid in de stad voor Antwerpenaars gedaald zijn van ongeveer 152.000 in 1981 (Volkstelling) tot minder dan 96.000 in 1988 (R.S.Z.). Weliswaar moeten bij dit laatste getal nog de zelfstandigen geteld worden om tot vergelijkbare statistieken te komen, maar toch kan dit moeilijk een echte verbetering worden genoemd. Men kan het resultaat verder nuanceren door te wijzen op de ontvolking van de stad. Die heeft immers vooral betrekking op mensen in de actieve leeftijd. Bovendien is het waarschijnlijk dat ook de pendel van de Antwerpenaars naar de ringgemeenten wat is toegenomen. Het aandeel van de ring in de stadsgewestelijke werkgelegenheid nam immers toe van iets meer dan 35 % in 1980 tot bijna 37,5 % in 1988.

Men kan dus niet besluiten dat de verbeterende werkgelegenheids-situatie in de stad Antwerpen er automatisch de werkloosheidsproblemen zal oplossen. Dat heeft vooral te maken met het zeer hoge aandeel van de laaggeschoolden in de Antwerpse werkloosheid (vgl. P. Cabus, 1990). Deze groep komt erg moeilijk aan bod in de huidige structuur van de werkgelegenheid. Bovendien moet worden verwacht dat dit in de toekomst nog moeilijker wordt. Tenslotte speelt ook de oudere leeftijdsstructuur in het nadeel van de Antwerpse bevolking. Men ontkomt bijgevolg niet aan de noodzaak van een grootschaliger om- en bijscholingsprogramma dan dat wat nu door de VDAB en andere instellingen wordt uitgevoerd.

Omgekeerd moeten we ook vaststellen dat, niettegenstaande de complexe ontwikkelingen op de arbeidsmarkt, de impact van Antwerpen op de ruime omgeving nog aanzienlijk gegroeid is gedurende het jongste decennium. De groei van de jongste jaren blijkt heel wat meer arbeidskrachten uit een nog ruimere omgeving naar de grootstad aan te trekken. Deze beweging wordt versterkt door de aantrekkingskracht die Antwerpen en in het bijzonder het havengebied weet uit te oefenen. Het investeringsvolume van de jongste jaren is in dit verband illustratief. Dit brengt ons bij de vraag wat de aantrekkingspunten van deze stad zijn voor het bedrijfsleven. Men mag daarbij natuurlijk de ogen niet sluiten voor de eventuele zwakke plekken die in het grootstedelijk aanbod (blijven) bestaan.

STERKTEN EN ZWAKTEN

Deze bespreking van de sterkten en zwakten van Antwerpen heeft uitsluitend betrekking op de visie van het bedrijfsleven. Dit is noodzakelijkerwijze een partiële visie. Andere betrokkenen, niet het minst de inwoners, zouden ongetwijfeld een andere visie, met een andere waardenschaal kunnen ontwikkelen.

De visie van het bedrijfsleven komt naar voren in de antwoorden op een open vraag. Hieruit volgt dat een irrationele, zelfs emotionele component aanwezig kan zijn in de antwoorden. Bij heel wat respondenten zal immers de eerste associatie de doorslag hebben gegeven bij het antwoord. Omdat het een open vraag was op het einde van een uitvoerig enquêteformulier zijn er overigens wel een aantal bedrijven die de moeite niet hebben genomen om een antwoord op te geven. Deze beperkingen geven aan dat de volgende resultaten zeker niet mogen worden beschouwd als een definitieve balans van de sterkten en zwakten. Veeleer gaat het om een eerste verkenning, die aanvulling en toetsing aan de realiteit behoeft.

1 Sterkten

Voor het opstellen van een interpretatie is een schema uitgewerkt, waarin de antwoorden zijn gerangschikt. Een enigszins arbitraire beoordeling van de antwoorden was bij de rangschikking niet steeds te vermijden. De rubrieken en vooral de deelrubrieken mogen dus niet al te strikt of te formeel gescheiden worden beschouwd. Sommige items zijn trouwens sterk met elkaar verbonden. In enkele gevallen is hun betekenis zelfs bijna identiek. Overigens zijn in tabel 1 de items met een score lager dan vier niet opgenomen, enerzijds met het oog op de overzichtelijkheid, anderzijds om weinig frequente antwoorden niet een grotere betekenis te geven dan ze verdienen.

Tabel 1 : Sterkten van de stad Antwerpen als vestigingsplaats voor een bedrijf

I	Haveninfrastructuur en -werking		121
	- haven	115	
	- luchthaven	6	
II	Centrum van economische activiteiten		102
	- industrieel centrum	34	
	- commercieel centrum	15	
	- economisch potentieel	14	
	- metropool	11	
	- dienstverlening	9	
	- concentratie	9	
III	Geografische ligging		83
	- centrale ligging	70	
	- Europa	8	
	- hinterland	5	
IV	Vervoer en verkeer		103
	- verbindingen	36	
	- bereikbaarheid, toegankelijkheid	34	
	- infrastructuur	28	
	- autowegen	4	
V	Arbeidsmarkt		27
	- algemene situatie	13	
	- talenkennis	5	
	- technische scholen	4	
VI	Bedrijfseconomische factoren		40
	- cliënteel	27	
	- prijsniveau (o.a. huur)	5	
	- toelevering	5	
VII	Publieke sector		2
VIII	Psychologische factoren		31
	- cosmopolitisch karakter	7	
	- internationale faam	6	
	- gezelligheid	5	
IX	Huisvesting		2

Bron : SESO-UFSIA.

Tabel 1 laat duidelijk zien dat Antwerpen eigenlijk beschikt over een kwartet van troeven. De haven, de geografische ligging, de vervoersmogelijkheden en de concentratie van economische activiteiten scoren alle erg hoog. Deze veelzijdigheid impliceert meteen dat een promotiebeleid waarin slechts een van die aspecten beklemtoond wordt (in het verleden dikwijls alleen de ligging) geen voldoening geeft.

De erkenning van de rol van de haven komt tot uiting in de hoogste score, die overigens nauwelijks beïnvloed is door de luchthaven van Deurne. Er moet wat de haven betreft dus ondubbelzinnig van een gunstig imago bij het bedrijfsleven sprake zijn.

Ook de visie op Antwerpen als centrum van economische activiteit is ondubbelzinnig positief. Weliswaar komen verschillende klemtonen voor in functie van de industrie, de handel en de diensten, maar globaal wordt hier toch sterk gescoord. Dat blijkt ook uit het belang dat gehecht is aan het metropolitane karakter en het economisch potentieel.

De centrale ligging van Antwerpen ervaart ook de bedrijfswereld als een sterke troef. In enkele gevallen wordt de ligging t.o.v. het hinterland en Europa uitdrukkelijk vermeld. Maar meestal gaat het om een globale appreciatie.

Vervoer en verkeer scoren nog hoger dan de ligging. Hier is natuurlijk sprake van een sterke verwantschap. Liggingsvoordelen kunnen niet geëxploiteerd worden indien de bereikbaarheid onvoldoende is, de capaciteit van de infrastructuur tekortschiet of verbindingen ontbreken. Verbindingen, bereikbaarheid en infrastructuur krijgen dan ook de grootste aandacht.

Andere sterke punten treden veel minder uitdrukkelijk naar voren. Misschien mag wel nog speciale aandacht gevraagd worden voor de sterke lokale markt (cf. cliënteel) en de globaal vrij gunstige situatie op de arbeidsmarkt. Maar het zal duidelijk zijn dat lage scores gemakkelijk kunnen worden overschaduwd door ongun-

stige waarden langs de zwaktenzijde. Bekijken we daarom ook eens de zwakke elementen die de bedrijven i.v.m. een Antwerpse vestigingsplaats signaleren.

2 Zwakten

Toch zijn het andere elementen die de schaduwzijde domineren. In feite gaat het om één enkele cluster die alle andere sterk domineert, namelijk de verkeersproblemen. Aan de zwaktenzijde scoort vervoer en verkeer zelfs veel hoger dan aan de sterktenzijde. De congestie overheerst hier duidelijk het beeld. Het wordt aangevuld met parkeerproblemen en slecht openbaar vervoer. Opvallend is dat één van de hete hangijzers in het publiek debat, nl. de aanleg van de grote ring, naar verhouding maar weinig aandacht krijgt. Hetzelfde geldt overigens voor de luchthaven. Maar zeer duidelijk is dat één van de essentiële troeven van Antwerpen, met name de ontsluiting en de verkeersrelaties, naar het gevoel van het bedrijfsleven sterk bedreigd is.

Andere aspecten, zoals de fiscaliteit, het overheidsbeleid, het ruimtegebrek, het loonniveau en het milieu krijgen weliswaar een aantal ongunstige vermeldingen, maar in het globaal beeld worden zij duidelijk als minder prangend of urgent beoordeeld dan de vervoersproblematiek. Dat belet echter niet dat deze andere minpunten een signaalfunctie kunnen hebben.

Dat is echter niet voor al die punten het geval. Wat b.v. te denken van de bedrijfsleiders die de intensiteit van de concurrentie als een negatieve factor noteerden, of van hen die het niveau van de huren te hoog vonden ? In deze en enkele soortgelijke opmerkingen speelt hetzij informatiegebrek, hetzij een zwakke bedrijfseconomische positie duidelijk een rol.

Tabel 2 : Zwakten van de stad Antwerpen als vestigingsplaats voor bedrijven

I	Haveninfrastructuur en -werking		6
	- slechte luchthaven	4	
II	Centrum van economische activiteit		9
	- te veel concurrentie	5	
III	Geografische ligging		7
	- slechte ligging	7	
IV	Vervoer en verkeer		173
	- congestie	95	
	- parkeerproblemen	43	
	- slecht openbaar vervoer	12	
	- infrastructuur	9	
	- ontbreken grote ring	8	
V	Arbeidsmarkt		32
	- globale situatie	7	
	- te hoge lonen	6	
	- syndicalisme	5	
	- onvoldoende talenkennis	4	
	- stakingen	4	
VI	Bedrijfseconomische factoren		36
	- ruimtegebrek	9	
	- te duur	7	
	- onvoldoende industriegrond	6	
VII	Fiscaliteit en publieke sector		56
	- te hoge fiscaliteit	23	
	- overheidsbeleid	13	
	- administratie	4	
	- gebrek aan stimuli	4	
VIII	Psychologische factoren		14
	- milieuverloedering	6	
	- leefonvriendelijk	4	
IX	Huisvesting e.d.		8
	- verouderde gebouwen	4	

Bron : SESO - UFSIA.

3 Ruimtelijke verschillen

Omdat ruimtelijke verschillen kunnen optreden tussen de diverse zones van het stadsgewest, lijkt het ons nuttig de appreciaties ook eens volgens de verschillende deelruimtes op een rijtje te zetten. We onderscheiden daarbij de kernstad (Antwerpen voor de fusie), de havenzone (incl. Zwijndrecht), de fusiegemeenten en de rest van het stadsgewest. Bedrijven gelegen buiten het stadsgewest worden in deze benadering als minder relevant beschouwd en dus niet opgenomen. Om niet te veel 'eenzame' vermeldingen te moeten opnemen, beperken we ons tot de clusters van sterke en zwakke punten uit tabellen 1 en 2.

Voor de bedrijven uit de kernstad vormt de concentratie van activiteiten het sterkste pluspunt, onmiddellijk gevolgd door de haven en, op iets grotere afstand, de ligging en de vervoersmogelijkheden. Merkwaardig is wel dat de liggingsvoordelen en de concentratie van activiteiten veel minder naar voren worden gebracht door de bedrijven uit de havenzone. Voor hen domineert de haven het geheel, en komen de transportmogelijkheden, de verkeersontsluiting en de arbeidsmarkt als relatief sterke complementaire factoren aan bod. Bij de Antwerpse fusiegemeenten komen dan weer dezelfde groep van vier factoren aan bod als in de kernstad, zij het met een minder dominante aanwezigheid van de haven en een grotere klemtoon op de vervoermogelijkheden. In de gemeenten van de ring gaat het om dezelfde vier clusters, maar daar worden Antwerpens sterke punten iets meer gezien als de activiteitenconcentratie en de aanwezigheid van de haven.

Uit de ruimtelijke verdeling van de sterke punten blijkt duidelijk dat in geen van de vier gebieden de bedrijfseconomische en psychologische factoren als dominante troeven worden ervaren. In het perspectief van de 'city marketing' kan het nuttig zijn voor deze factoren de klemtoon te leggen op feiteninformatie (b.v. over het prijsniveau en de toelevering) en op produktverbetering (b.v. wat de beschikbaarheid van bedrijfsruimte betreft). De arbeidsmarkt wordt alleen door een beperkt aantal

havenbedrijven uitdrukkelijk positief beoordeeld. De overige bundels van factoren scoren veel hoger.

Tabel 3 : Sterkten en zwakten van Antwerpen volgens zone van bedrijfslokatie

item	kern- stad	haven	fusie- gemeenten	overig stads- gewest
sterkten				
haven	33	10	19	36
centrum van activiteit	35	2	15	40
ligging	29	2	14	25
vervoer en verkeer	24	5	21	26
arbeidsmarkt	10	4	8	4
bedrijfseconomische factoren	10	1	9	11
psychologische factoren	5	1	8	7
zwakten				
haven	0	1	2	2
centrum van activiteit	2	0	2	4
ligging	1	1	0	2
vervoer en verkeer	45	7	25	55
arbeidsmarkt	6	1	4	11
bedrijfseconomische factoren	6	0	5	11
fiscaliteit en publieke sector	14	4	17	18
psychologische factoren	5	1	1	4
aantal waarnemingen	84	17	60	113

Bron : SESO - UFSIA.

Deze groep scoort aan de zijde van de zwakten erg gunstig, op de verkeersproblemen na. Het is zelfs zo dat voor elk van de vier zones de verkeersmoeilijkheden veruit het grootste aantal negatieve vermeldingen krijgt. De klemtonen liggen wel wat verschillend. Zo scoren de parkeerproblemen erg hoog in de kernstad, wat lager in de fusiegemeenten en niet in de haven. De aanleg van de grote ring lijkt vandaag slechts voor bedrijven uit de ringgemeenten een prioriteit te zijn. Maar voor elk van de vier zones is het toch vooral de congestie waar zwaar aan getild wordt. Ook op dit vlak zal produktverbetering noodzakelijk zijn.

De andere zwakke punten zijn veel minder sterk uitgesproken. Natuurlijk krijgt de hoogte van de belastingen wel enkele vermeldingen, vooral in de fusiegemeenten en in de ring. Ook het beleid van de stedelijke overheid krijgt enkele ongunstige opmerkingen.

De onvrede met de arbeidsmarkt komt vooral in de ring naar voren, wat wellicht even zeer te maken heeft met een recentere industrialisatie als met reële problemen. Wat de bedrijfs-economische factoren betreft, vermeldt men in de kernstad en in de fusiegemeenten vooral de prijzen (huren en gronden) en het ruimtegebrek. In de ringgemeenten zijn het merkwaardigerwijze precies dezelfde elementen die het grootste aantal vermeldingen krijgen.

DE STEDELIJKE CENTRUMFUNCTIES

De verkeersproblematiek en met name de congestie, die als belangrijkste handicap van de stad naar voren kwam in de vorige sectie, kan deels worden beschouwd als een neveneffect van de frequente verplaatsingen die de functionele relaties tussen ring en kern met zich brengen. Dit geldt voor de woon-werkverplaatsingen, maar even zeer voor het woon-school- en woon-shoppingverkeer.

1 De betekenis van de centrumfuncties

Een belangrijk deel van de verplaatsingen ontstaat omwille van de centrumfuncties. Onder centrumfunctie verstaat men het aanbieden van goederen en diensten op een beperkt aantal plaatsen. Het kan gaan om het aanbieden van brood en groenten op een wijk-niveau, maar ook om gespecialiseerde goederen en diensten zoals antieke schilderijen en computersoftware. In dit laatste geval spreekt men van hooghiërarchische centrumfuncties. Zij worden uitsluitend in hooghiërarchische centra aangeboden. Alleen grootsteden bieden er een breed gamma van aan.

Merk op dat aan het vervullen van de centrumfuncties een aantal implicaties verbonden zijn. Het verkeer moet geregeld worden, de veiligheid van de bezoekers verzekerd, het wegennet onderhouden en op voldoende capaciteit gebracht enz. Dit noemen we 'afgeleide' of 'indirecte' centrumfuncties.

Heel wat centrumfuncties worden uitgeoefend door de privé-sector. Het gaat dan om b.v. de handel in allerlei voorwerpen, financiële diensten, advocatenpraktijken enz. Andere functies worden uitgeoefend door van overheidswege gesubsidieerde instellingen of door de overheid zelf. Het gaat dan normaliter over een aanbod dat op zichzelf onvoldoende rendabel is (veelal zelfs verlieslatend), maar maatschappelijk wenselijk of noodzakelijk. Men denke in dit verband aan ziekenhuizen, onderwijs, musea enz.

Typerend is overigens wel dat de afgeleide centrumfuncties zowat helemaal ten laste genomen worden door de publieke sector. Voorbeelden zijn politie- en brandweerdiensten, wegenaanleg en -onderhoud, openbare reiniging enz.

In wat volgt concentreren we ons op de centrumfuncties die door de Stad Antwerpen uitgeoefend worden.

2 De centrumfuncties van Antwerpen

In een aantal gevallen is uitdrukkelijk voorzien dat de stad functies vervult voor buurgemeenten. Dat is b.v. het geval voor de brandweer en de openbare bibliotheken. In deze twee gevallen is zelfs een zekere compensatie voorzien voor die dienstverlening. Voor andere functies lijkt het vanzelfsprekend dat het om een centrumfunctie gaat en dat men zelfs grote afstanden aflegt om er gebruik van te maken. De musea vormen hiervan (ook letterlijk) een mooi voorbeeld.

Bij het overlopen van de diensten aangeboden door de Stad Antwerpen stuiten we op enkele centrumfuncties, waarvan men eigenlijk niet weet hoe groot hun uitstraling is. Het betreft o.m. de culturele centra, de Opera en het Ballet van Vlaanderen en de Philharmonie. Hoe belangrijk deze ook zijn, wij kunnen er hier niet dieper op ingaan.

Ook voor de stedelijke musea staan geen precieze cijfers ter beschikking. Wel kunnen we gebruik maken van de verdeling tussen de betalende en de niet-betalende bezoekers. Deze laatste groep bestaat immers voor het overgrote deel uit Antwerpenaars. In 1988 bereikte hun aantal 421.536 of 60,5 % van het totaal aantal. Bijna twee vijfde van het bezoekersaantal zou dus uit niet-inwoners bestaan. Dit percentage kende de jongste jaren wel wat schommelingen. Zo kwam in 1986 een piek voor met 48.5 % en in 1984 een dieptepunt met 33,6 %.

Het theater vervult duidelijk een centrumfunctie. Het directe stedelijke aanbod omvat de KNS, het KJT en het MKT. Slechts dank zij een publieksenquête bij de KNS konden we er de geografische verdeling van de bezoekers opstellen (zie De Brabander en Gentil, 1989). Hieruit bleek dat het niet-residentiële aandeel er net meer dan 50 % bedroeg. Dit is weliswaar niet onaanzienlijk, maar toch wat minder dan heel wat andere Antwerpse theaters.

De openbare bibliotheken vormen eveneens een belangrijk element in het culturele aanbod. Een uitleningaantal van rond de 4 miljoen per jaar toont ook aan dat van dit aanbod gretig gebruik wordt gemaakt. Van die gebruikers wonen er bijna 28.000 of 17,2 % van het totaal buiten de stad. Het betreft hier dus een wat bescheidener centrumfunctie.

Onderwijs is een typische centrumfunctie, enerzijds wegens zijn hiërarchische structuur van kleutertuinen tot hoger onderwijs, en anderzijds wegens het gediversifieerd aanbod (stedelijk, provinciaal, gemeenschap en vrij). Het stedelijk onderwijs vervult dus slechts een gedeelte van deze globale centrumfunctie. Gemiddeld beloopt het aandeel van de niet-residenten er 21,5 %. Maar de verschillen tussen de niveaus zijn erg belangrijk. In het stedelijk kleuter- en lager onderwijs bedraagt het 6,9 %, in het buitengewoon onderwijs 18,4 %, op het secundaire niveau 28,2 % en in het hoger onderwijs zelfs 56,4 %. In elk geval is duidelijk dat hier vooral op de hogere niveaus wel een betekenisvolle uitstraling bestaat.

Voor de kinderkribben is die uitstraling veel geringer. Gemiddeld beloopt ze 13,8 %. Ook hier treden echter grote variaties op. Het niet-residentiële aandeel bedraagt meer dan 46 % in de vestiging Waasdonk, terwijl ze in de F. Messingstraat en in de Schoenstraat tot ongeveer 6 % beperkt blijft. De ligging in of bij woon- of werkbuurten vormt ongetwijfeld de belangrijkste verklaring voor deze grote verschillen. Wel lijkt zich een stijgende trend af te tekenen bij het niet-residentieel gebruik. In 1981 bedroeg dat aandeel immers nog maar 10,6 %.

Uit het jaarverslag van de brandweer over 1988 blijkt dat zij heel wat wespennesten uithaalde en/of vernietigde. Ruim 21 % van die interventies gebeurde buiten het stedelijk grondgebied. Indien we de totaliteit van de tussenkomsten beschouwen, daalt het niet-residentiële aandeel tot 13,2 %. Dat aandeel is logisch aangezien de stad moet instaan voor een aantal beschermde gemeenten die geen eigen korps hebben en de stad andere gemeenten met een geringere uitrusting moet bijstaan.

De OCMW-ziekenhuizen staan uiteraard open voor zowel Antwerpe- naars als niet-residenten. Dit laatste is van belang niet alleen in het licht van b.v. ongevallen, maar ook voor bepaalde specialisaties en voor de vertrouwensrelaties die in heel wat gevallen tussen de artsen en de patiënten bestaan. Volgens de verslagen over 1987 werden toen 12.467 opnames van niet-residenten geboekt, hetzij bijna 23 % van het totaal.

Uit deze reeks cijfers blijkt wel dat het stedelijk aanbod voor heel wat functies een belangrijke aantrekkingskracht op niet-inwoners uitoefent. Voor de afgeleide functies kunnen we uiteraard niet met zo'n cijfermateriaal werken. Er staat immers geen bruikbaar materiaal ter beschikking om de interventies van de verkeerspolitie t.o.v. inwoners en niet-inwoners exact te meten, of om de diensten van de brandweer aan shopping centers en kantoorgebouwen af te wegen, of om het gedeelte van de algemene administratie dat indirect aan niet-inwoners ten goede komt op te meten. Maar dat ook hier het aandeel vrij groot moet zijn, blijkt voldoende uit de directe centrumfuncties.

3 De kosten van de centrumfuncties

Het uitoefenen van de centrumfuncties brengt voor de stad uiteraard heel wat kosten met zich. Gegeven de moeilijke financiële situatie waarin de grote steden zich bevinden, is het nuttig een juister zicht te krijgen op de omvang van die kosten. Daarbij gaan we uit van de methode die prof. Depré (1989) heeft

gebruikt voor de totale kosten van de centrumfunctie in de regionale steden. Zo kan ook een vergelijking worden gemaakt. Bovendien willen we ook de kosten van de directe centrumfuncties kennen. Daarvoor gebruiken we de rekeningen en de aandelen van de niet-residenten. De gebruikte methode wordt in detail uiteengelegd in bijlage D. De resultaten van de berekeningen vindt u in bijlage E.

De kosten van de reeds genoemde directe centrumfuncties moeten voor 1988 worden geraamd op ruim 640 miljoen frank (exclusief de OCMW-ziekenhuizen). Het grootste aandeel hierin hebben de functies kunst (ruim 255 miljoen) en onderwijs (bijna 243 miljoen). Brandweer (96 miljoen), openbare bibliotheekwerking (32 miljoen) en sociale hulp (14 miljoen) vullen het beeld aan. Het gaat hierbij telkens om een netto-kost. Dit betekent dat rekening is gehouden met subsidies en compenserende betalingen door andere besturen. Het valt echter op dat voor de belangrijkste functies geen compensaties voor de diensten aan niet-residenten voorkomen, en dat waar wel een compensatie bestaat (openbare bibliotheken, brandweer) deze helemaal niet volstaat om de kosten van de dienstverlening aan het verzorgingsgebied te dekken.

De totale kost van de centrumfuncties omvat naast dit directe deel ook de afgeleide kosten. Uitgaande van de budgetsaldi bekomen we voor Antwerpen een totale kost van 7,026 miljard frank. Hierin is ook begrepen de oneigenlijke centrumfunctie sociale zekerheid en bijstand ten belope van 1,073 miljard frank. De hoogte van dit bedrag bevestigt de noodzaak van de participatie in het kansarmoedefonds, die uiteindelijk is goedgekeurd. De hoogste kost van de centrumfuncties komt echter elders voor, nl. bij justitie en politie, waar ze 2,132 miljard frank bedraagt. Andere grote bedragen komen voor bij brandweer (842 miljoen), algemene administratie en algemene diensten (samen 794 miljoen), volkswontwikkeling en kunst (753 miljoen), onderwijs (545 miljoen, exclusief algemene uitgaven en inkomsten), ontsmetting, reiniging, huisvuil (473 miljoen) en verkeer, wegen, waterlopen (337 miljoen).

Hoewel de baten van de centrumfuncties vooral ten goede komen aan de hogere overheden en aan de privé-sector, profiteert ook de stadskas mee. Volgens een analoge methode toegepast op de relevante belastingvormen en op de opbrengsten van de economische posten bekwamen we een netto-baat voor de Antwerpse stadskas van 972 miljoen frank. De netto-kost van de centrumfuncties zou daardoor 6,054 miljard bedragen voor 1988.

Sommigen zullen hierbij de opmerking maken dat bepaalde kosten hoger zijn dan noodzakelijk wegens o.m. gebreken in de efficiëntie. Nu is het natuurlijk zo dat geen enkele organisatie met een volmaakte efficiëntiegraad werkt. Toch kan in het licht van de jongste discussies allicht een kostenvermindering van 10% als een haalbaar cijfer vooropgesteld worden. Past men dat toe op de berekende kosten, dan belooft het resultaat ca. 5,45 miljard. Dit is echter een theoretisch bedrag. Op de reële gemeente-begroting drukte een kost van ruim 6 miljard frank.

HET GROOTSTEDELIJK DRAAGVLAK EN DE AFHANKELIJKHEIDSRELATIES

De centrumfuncties zijn niet het enige aspect waarvoor functionele relaties bestaan tussen de omgeving en de stad. Eerder zagen we trouwens reeds hoe op het vlak van de werkgelegenheid en de pendel de omgeving afhankelijk is van de grootstedelijke economische ontwikkeling. Daarbij kwam zelfs tot uiting dat, ook in een periode dat de werkgelegenheidsgroei in Antwerpen bepaald niet fors was, toch een aanzienlijke uitbreiding van de pendel kon ontstaan. In deze sectie willen we nader ingaan op de gevolgen hiervan op het inkomensniveau en de fiscale opbrengsten in de omgevende gemeenten. De methodologische aspecten van deze problematiek zijn uiteengezet in bijlage F.

1 De inkomenseffecten

De inkomenseffecten kunnen voor Antwerpen worden berekend op basis van de volkstelling van 1981 en van de raming van de pendelstromen in 1989. De eerste bron maakt het mogelijk naast de stroom vanuit Antwerpen naar de omgeving ook de stroom vanuit het stadsgewest naar Antwerpen te berekenen. De gegevens over de pendelstroom stemmen echter niet meer overeen met de huidige realiteit. De raming over 1989 heeft echter uitsluitend betrekking op de inkomensstroom vanuit Antwerpen, en geeft dus geen volledig beeld van de realiteit weer. Dit verschil heeft uitsluitend betrekking op de arbeidsstromen. Wat het inkomen betreft wordt uitgegaan van de recentst beschikbare informatie, wat normalerwijze 1988 impliceert.

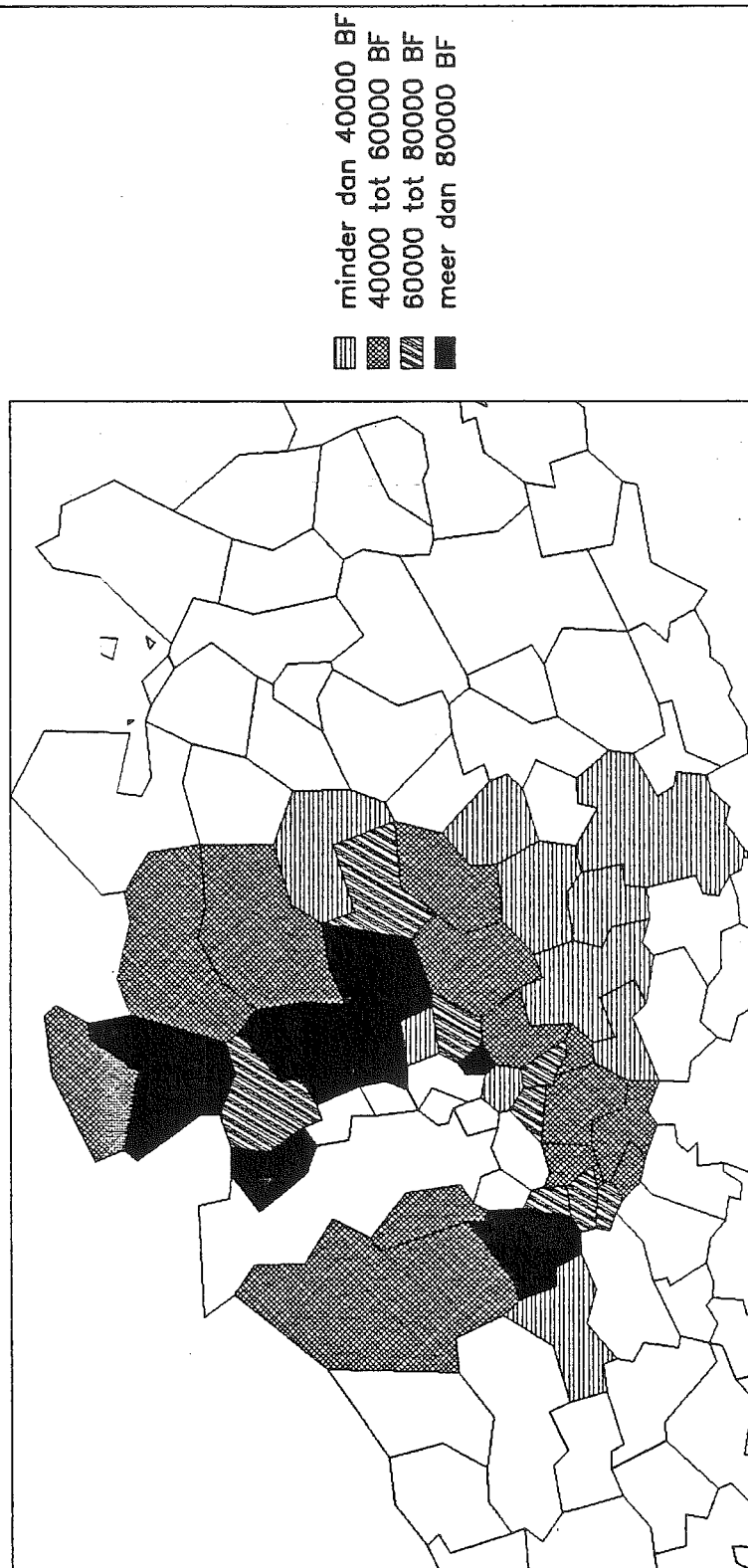
Op basis van de pendelstroom naar Antwerpen in 1981 komen we tot een totale inkomensstroom naar de omgeving van ca. 65 miljard frank. Bijna 45,9 miljard gaat naar de gemeenten van het stadsgewest, bijna 19,2 miljard naar de gemeenten daarbuiten. De verdeling hiervan is ruimtelijk zeer ongelijk (zie bijlage G).

De hoogste getallen komen voor bij Schoten (3,56 miljard frank), Brasschaat (3,28 miljard frank), Beveren (2,67 miljard frank), Edegem (2,66 miljard frank), Mortsel (2,48 miljard frank) en Stabroek (2,34 miljard frank).

Omdat ook Antwerpenaars naar gemeenten van het stadsgewest pendelen, zijn ook de saldi van de inkomensstromen berekend. Het blijkt echter duidelijk dat de terugstroom veel beperkter is. In totaal gaat het om iets minder dan 9,76 miljard frank, hetzij om ongeveer een vijfde van de stroom die uit Antwerpen komt. Voor sommige gemeenten, namelijk Brasschaat, Schoten, Stabroek en Beveren, blijft dit saldo de 2 miljard frank netto belastbaar inkomen overtreffen. De relatieve betekenis, uitgedrukt per inwoner, kent overigens ook flinke verschillen (zie kaart 4). Naast enkele reeds genoemde gemeenten komt b.v. ook Borsbeek bij de gemeenten die de grootste relatieve inkomensafhankelijkheid t.o.v. Antwerpen kennen.

Vandaag is de pendel naar Antwerpen nog veel groter dan in 1981. Op basis van de enquêtegegevens over 1989 komen we dan ook tot een veel omvangrijkere financiële stroom. Die zou ongeveer 82,5 miljard frank bedragen, waarvan bijna 42,85 miljard gaat naar de gemeenten van het stadsgewest en 39,63 naar de gemeenten daarbuiten. Omwille van de verschuivingen in de recrutering, verandert er ook wat aan de omvang en de intensiteit van de inkomensstromen (zie bijlage H). Zo komt Brasschaat nu in absolute cijfers op de eerste plaats met ruim 3,46 miljard frank, terwijl Schoten naar de tweede plaats zakt met nog 2,6 miljard frank. De relatieve intensiteit is echter het hoogst in Stabroek, met 141.000 frank n.b.i. per inwoner, gevolgd door Aartselaar, met ruim 138.000 frank.

**Kaart 4 : Saldi van de netto belastbare inkomensstromen per
inwoner in het Antwerpse stadsgewest**



De omvang van deze inkomensstromen, zowel absoluut als relatief, tonen voldoende de enorme betekenis aan van Antwerpen als economisch hart van de regio. Dat die betekenis sinds 1981 nog is toegenomen, kan alleen maar inhouden dat voorspoed in die regio slechts mogelijk blijft indien dat hart goed blijft functioneren.

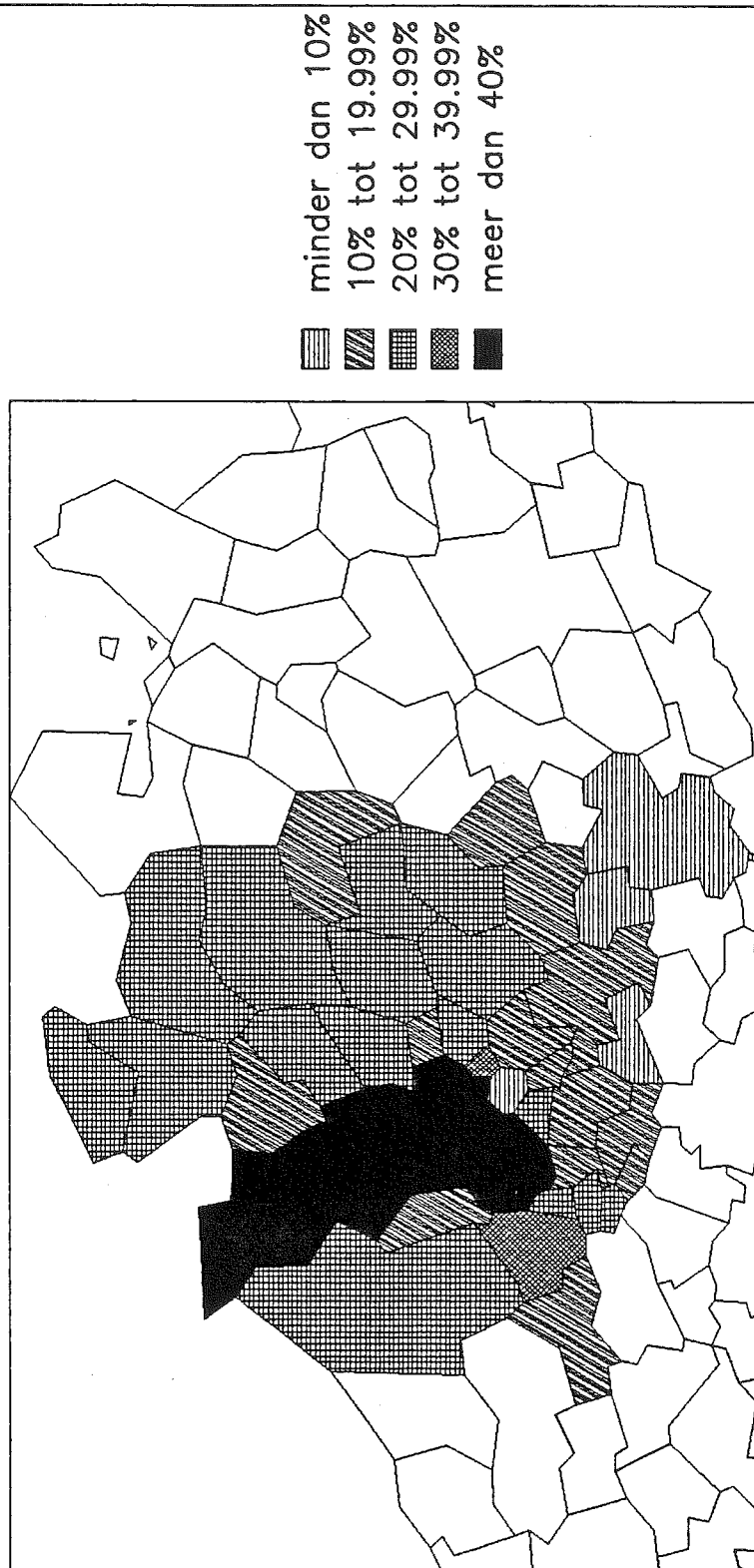
2 Fiscale effecten

Dit blijkt ook uit de fiscale effecten. Aangezien de aanvullende personenbelasting geheven wordt in de woongemeente, zijn die gemeenten voor hun fiscale inkomsten mee afhankelijk van de pendel en de economische ontwikkeling in de grootstad. Dit blijkt wel uit het aandeel van de inkomensstroom in het totaal n.b.i. van de ringgemeenten. Meestal bedraagt dit ongeveer een kwart tot een derde, in enkele zelfs nog meer : Hemiksem, Schoten en vooral Stabroek komen er ver boven uit (zie bijlage I).

Uiteraard kan men bij de berekeningen ook de terugstroom in beschouwing nemen. Zij betekenen slechts in enkele gevallen belangrijke correcties. In 19 gevallen bedraagt deze stroom zelfs minder dan drie percent van het gemeentelijk n.b.i. De saldi blijven dus van grote betekenis, en bedragen in meerderheid een vijfde of meer van het gemeentelijke belastbare inkomen.

Hieruit volgt dat de fiscale inkomsten ook voor een belangrijk stuk bepaald worden door deze stromen. Rekening houdend met de verschillende aanslagvoeten voor de aanvullende personenbelasting, zou het gaan om een opbrengst van ruim 655,6 miljoen frank, althans indien alleen rekening gehouden wordt met de pendel naar Antwerpen in 1981. Betrekken we er ook de pendel vanuit Antwerpen naar de ringgemeenten bij, dan komen we tot een bedrag van iets meer dan 523 miljoen frank (zie bijlage J). Behalve de invloed van de grootte van de pendelsstromen en de inkomens, speelt hierin ook de aanslagvoet een belangrijke rol. Omdat we de aanslagvoeten van 1989 hebben gebruikt, blijft het

**Kaart 5 : Netto belastbaar inkomen op basis van de pendelsaldi
in percent van het gemeentelijk totaal n.b.i. in het
Antwerpse stadsgewest**



cijfer in de "lokale belastingsparadijzen" uiterst laag. Voor Zwijndrecht is het zelfs ronduit nul. Die lage aanslagvoeten zijn uiteraard de resultante van andere inkomsten enerzijds en van een relatief bescheiden uitrustingsniveau anderzijds.

De becijfering van de fiscale effecten geeft eens te meer aan welke belangengemeenschap bestaat tussen de kernstad en de ringgemeenten. De vervlechting van de werkgelegenheids- en inkomensrelaties betekent uiteindelijk ook een verbondenheid op het vlak van fiscale inkomsten, waarbij de ringgemeenten alle belang hebben bij een goed functionerende economische kern.

ENKELE VERGELIJKINGSPUNTEN

De beoordeling van de dynamiek van het Antwerpse stadsgewest en de rol van de stad Antwerpen hierin kan natuurlijk het best gebeuren in het licht van een vergelijking met min of meer soortgelijke stadsgewesten. Daarom is van bij de aanvang gepoogd om de stad Gent bij de studie te betrekken. Spijtig genoeg zijn we er niet in geslaagd om dit doel helemaal te realiseren. Toch zijn voor heel wat aspecten vergelijkingen gemaakt op basis van de verwerking van gepubliceerd statistisch materiaal. We behandelen achtereenvolgens de centrumfuncties en de economische afhankelijkheid.

1 Centrumfuncties

Wat de centrumfuncties betreft berekenden we voor Gent net zoals voor Antwerpen de budgetsaldi per inwoner voor de stad en voor de randgemeenten. Dit maakt het mogelijk een vergelijking te maken met de regionale steden, waarvoor prof. Depré de analyse in 1989 publiceerde. In bijlage K geven we de resultaten weer voor de belangrijkste functies.

Bij de interpretatie dient men rekening te houden met de stedelijke hiërarchie. Dit houdt in dat normalerwijze het saldo in Antwerpen groter is dan in Gent, in Gent groter dan in de regionale steden, in de regionale steden groter dan in de Antwerpse randgemeenten. Naarmate de plaats in de stedelijke hiërarchie hoger is, worden immers meer centrumfuncties vervuld en ontstaat dus een groter uitgavenoverschot. Deze verschillen louter interpreteren als de resultante van een 'zuiniger' of zelfs 'beter' beleid is een fundamentele miskennis van de geografische realiteit. Ook al moet daaraan toegevoegd worden dat beleidskeuzen en eventuele financiële slordigheden natuurlijk ook een invloed hebben op deze saldi.

Uit bijlage K blijkt dat de hiërarchische verhouding tussen de grootsteden enerzijds, de regionale steden en de randgemeenten anderzijds in het algemeen zeer goed worden gerespecteerd. Alleen voor het basisonderwijs, ontsmetting-huisvuil, sociale zekerheid en bijstand vinden we in de Antwerpse randgemeenten relatief hoge bedragen in vergelijking met de regionale steden. Overigens komt ook het verschil in uitrustingsgraad duidelijk tot uitdrukking in de concentratie van het buitengewoon onderwijs en het HOBV in de grootsteden.

Zeer opvallend is echter dat het budgetsaldo in Gent voor heel wat functies het Antwerpse cijfer overtreft. Uiteraard kan ook hier het aanbod verschillend zijn, b.v. omwille van het kunst-beleid. In sommige gevallen is evenwel een verschil in efficiëntie niet uit te sluiten. Dit geldt b.v. in het geval van de algemene administratie en algemene diensten.

2 De economische afhankelijkheid

Uiteraard geldt de economische verbondenheid evenzeer binnen het Gentse als binnen het Antwerpse stadsgewest. Hoewel we voor Gent niet eenzelfde enquête konden uitvoeren als voor Antwerpen, is het mogelijk vooral aan de hand van NIS- en RSZ-statistieken analoge berekeningen als voor Antwerpen uit te voeren. De belangrijkste resultaten zijn samengebracht in tabel 4. Uiteraard is gekozen voor een analoge benadering op basis van vergelijkbare cijfers. Dit betekent o.m. dat de vergelijking van de invloed van de sterk toegenomen pendel naar Antwerpen niet kon worden doorgetrokken in de hier opgenomen resultaten.

Tabel 4 toont duidelijk aan dat de stad Gent een zeer wezenlijke betekenis heeft voor het stadsgewest. Pendel, inkomensstroom en fiscale opbrengst tonen een soortgelijke verbondenheid aan tussen zowel de kern en de ring als in het Antwerpse. Wel is duidelijk dat het economisch impact heel wat bescheidener is dan te Antwerpen. Voor de pendel en de inkomensstromen schommelt de

verhouding rond de 2,40. Omwille van de verschillen in lokale aanslagvoeten is deze verhouding voor de aanvullende personenbelasting een fractie kleiner.

Tabel 4 : Vergelijking tussen het Gentse en Antwerpse stadsgewest

maatstaf	Antwerpen	Gent	verhouding
pendel van ring naar stad 1981	80.853	34.003	2,38
inkomensstroom naar ring	45.856.244	18.636.834	2,46
totaal gegenereerd n.b.i. (x1000fr)	134.110.030	56.881.543	2,36
saldi inkomensstroom (x1000fr)	36.097.143	15.345.895	2,35
opbrengst aanvullende personenbelasting in ring op basis van			
(a) inkomensstroom naar ring	655.649.000	288.154.000	2,27
(b) saldi inkomens	523.251.000	236.562.000	2,21

Bron : NIS (pendel) en SESO-UFSIA (overige)

CONCLUSIE

In deze studie zijn we uitgegaan van de functies die de grootstad voor de omgeving uitoefent. Wat Antwerpen betreft, spelen daarbij de aantrekkingskracht en de ontwikkelingskansen voor bedrijven een doorslaggevende rol. De combinatie van de ligging, de verkeersmogelijkheden, de haven en de aanwezigheid van talrijke, zeer gediversifieerde activiteiten worden door het bedrijfsleven beschouwd als de belangrijkste sterkten van deze stad. Daartegenover worden vooral de toenemende verkeersproblemen als hinderpaal ervaren.

Dank zij de economische ontwikkelingspool vormt Antwerpen een concentratie van werkgelegenheid voor een zeer ruime omgeving. Hierdoor ontstaat een belangrijke pendelstroom naar de metropool. Niettegenstaande de crisis tijdens de eerste helft van de jaren tachtig tot heel wat moeilijkheden aanleiding gaf, kon de pendel tijdens dit decennium met ca. 29 % toenemen. Het belang van Antwerpen voor de werkgelegenheid is in die zin nog aanzienlijk verruimd. Een toenemend gebied is van de grootstad afhankelijk voor de tewerkstelling.

Hieraan is echter meteen ook een inkomensstroom verbonden. Volgens onze berekeningen zou het gaan om een netto belastbaar inkomen (n.b.i.) van ruim 65 miljard frank op basis van de pendel in 1981 en ongeveer 85 miljard frank op basis van 1989. Omdat ook Antwerpenaars in de ringgemeenten van het stadsgewest een baan vinden, moet rekening worden gehouden met een terugstroom van bijna 10 miljard frank.

Op basis van de saldi van de inkomensstromen berekenden we ook de betekenis voor het gemeentelijk netto belastbaar inkomen en voor de aanvullende personenbelasting. Het bleek dat voor de helft van de ringgemeenten het aandeel van het pendelinkomen in het totaal n.b.i. een vijfde of meer bedroeg, met pieken tot 50 %.

Deze stroom leidt uiteraard tot een versterking van het fiscale draagvlak in de ringgemeenten. Op basis van de saldi moet het bijkomend belastingsinkomen geraamd worden op netto 523 miljoen frank. In dit licht bestaat er een duidelijke belangengemeenschap tussen de bestuurders van de ringgemeenten en het bestuur van de grootstad.

Nochtans kan men niet stellen dat het creëren van welvaart voor de stad en voor de ruime omgeving geen lasten met zich brengt voor Antwerpen. In totaal moeten de lasten voor de directe en de indirecte centrumfuncties voor de stedelijke begroting geraamd worden op ongeveer 6 miljard frank. Hierbij is rekening gehouden met de bijkomende fiscale ontvangsten op basis van de concentratie van economische activiteiten en werden de algemene kosten voor onderwijs uitgesloten.

Voor verschillende functies konden ook de kosten van de directe centrumfuncties worden berekend. Er is hiervoor uitgegaan van het aandeel van de niet-inwoners in het gebruik van die functie. De totale kost (excl. OCMW-ziekenhuizen) beloopt hier ruim 640 miljoen frank. Het grootste aandeel hierin hebben de functies kunst (ruim 255 miljoen) en onderwijs (243 miljoen, incl. algemene kosten). Brandweer (96 miljoen), openbare bibliotheken (32 miljoen) en sociale hulp (14 miljoen) vullen het beeld aan. Bij deze bedragen is steeds rekening gehouden met subsidies en compenserende betalingen voor centrumfuncties door andere besturen.

Uit deze berekeningen blijkt eens te meer op hoeveel manieren en met welke intensiteit de relaties tussen de grootstad en zijn omgeving functioneren, kortom hoe vitaal de rol van de stad is voor het gewest. In dit licht is de voortzetting van wat prof. H. Van der Haegen (1987) "het anti-stedelijk beleid" genoemd heeft moeilijk te begrijpen. Dit geldt des te meer daar de concurrentieverhoudingen tussen de Europese grootsteden van steeds groter belang worden om de nationale economie in een gunstige richting te kunnen sturen. Grotere inspanningen van de

hogere overheden ten bate van een positieve stedelijk-economische ontwikkeling lijken in dit perspectief gewettigd.

BIJLAGE A

DE BEDRIJFSENQUETE

De opzet van de bedrijfsenquête bestond erin te achterhalen welke motieven aanleiding geven tot de keuze van een vestigingsplaats. Met name het stimuleren van verhuisbewegingen is daarbij een cruciaal element, omdat dat het bedrijfseconomisch draagvlak van de plaats uitholt. De appreciatie van de vestigingsfactoren vormde dus het centrale onderwerp van dit deel van het onderzoek.

Aangezien het toch nodig was een uitvoerige bevraging te organiseren, leek het opportuun de gelegenheid ook te gebruiken om de nodige gegevens te verzamelen over de recrutering van de werknemers. Dit zou het dan mogelijk maken de huidige structuur en dus de actuele pendelstromen te schatten. Er werd besloten aan het enquêteformulier ook een dubbele open vraag toe te voegen naar de sterkten en de zwakten van Antwerpen als vestigingsplaats. Dit zou een deel van de nodige informatie verschaffen voor een SWOT-analyse, die in het kader van een ernstig city marketing beleid noodzakelijk is.

De samenstelling van de steekproef bepaalt voor een belangrijk deel de waarde van enquêteresultaten. Hieraan is dan ook grote zorg besteed. Om zeker een voldoende vertegenwoordiging van de verhuizers te realiseren, werden de adresboeken van de GOM vergeleken. Zo konden ongeveer 680 adresveranderingen worden opgespoord. Deze groep werd aangevuld met 2000 adressen uit het arrondissement Sint-Niklaas en de provincie Antwerpen, geleverd door de Kamer van Koophandel. De samenstelling van deze lijst was zodanig dat met een representatieve spreiding over de bedrijfstakken werd rekening gehouden, mede in het licht van de 680 GOM-adressen en het gevaar voor oververtegenwoordiging van kleine bedrijfjes in de tertiaire sector.

Deze steekproef werd tenslotte nog aangevuld met de adressen van 95 grote bedrijven en van 114 recente investeringen in bedrijven-centra e.d. De initiële steekproef omvatte bijgevolg 2.889 bedrijven.

Dank zij een grote inspanning bij de opvolging kon een respons van ruim 19 % bereikt worden. Niet minder dan 550 ingevulde formulieren werden aan het SESO teruggestuurd. Omdat bij de opvolging rekening werd gehouden met de sectoriële verdeling, bestaan ook maximale garanties voor representativiteit op dit vlak. Gegeven de aard van de steekproeftrekking bestaat er uiteraard wel een oververtegenwoordiging van de verhuizers, hoewel ook daarbij een getrouwe afspiegeling van de types van verhuisbewegingen verzekerd is.

De omvang van de respons maakt het overigens mogelijk de resultaten te desaggregeren naar bedrijfstak of naar geografische zone. Dit is nuttig omdat b.v. de appreciatie en de behoeften van bedrijven gevestigd in de stadskern niet gelijklopend hoeven te zijn aan die van suburbaan gevestigde bedrijven.

De in dit rapport behandelde enquête-resultaten hebben uitsluitend betrekking op de pendel naar Antwerpen en op de sterkte-zwakte-analyse. De overige resultaten zullen in een volgend rapport worden behandeld.

BIJLAGE B

DE ENQUETE BIJ DE PUBLIEKE SECTOR

Ter aanvulling van de gegevens over de recrutering bij de privé-sector werd ook aan de publieke sector gevraagd naar de woonplaats van de te Antwerpen aangestelde ambtenaren. Hiervoor werd de medewerking bekomen van de volgende ministeries :

- Economische Zaken
- Openbare Werken en Verkeer
- Sociale Voorzorg
- Tewerkstelling en Arbeid
- Onderwijs
- Vlaamse Gemeenschap
- Volksgezondheid en Leefmilieu
- Financiën
- Landsverdediging
- Landbouw

In totaal gaven de ministeries over 18.779 werknemers de nodige gegevens. Deze data werden aangevuld met gegevens verstrekt door de NMBS, de MIVA en het Antwerpse stadsbestuur. Het betrof resp. 2.643, 1.152 en 13.948 werknemers. Bij het stadsbestuur werd het onderwijzend personeel niet opgenomen om dubbeltellingen met het Ministerie van Onderwijs te vermijden. In totaal had deze enquête dus betrekking op de woonplaats (en de graad) van ruim 36.500 ambtenaren.

BIJLAGE C

RESULTATEN PER GEMEENTE VAN HET STADSGEWEST EN PER NACE-SECTOR VAN DE SCHATTING VAN DE ACTUELE PENDELSTROMEN NAAR ANTWERPEN

WOONGEMEENTE	SECTOR									TOTAAL
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Aartselaar	101	25	587	242	88	626	355	638	934	3596
Boechout	43	18	210	136	44	157	407	232	264	1510
Boom	23	7	293	76	44	78	141	232	158	1053
Borsbeek	66	7	245	197	44	235	202	174	668	1837
Brasschaat	148	628	370	605	132	704	1590	638	1303	6119
Brecht	66	39	203	106	88	783	455	174	753	2667
Edegem	113	11	650	424	88	1252	789	348	926	4601
Essen	12	403	49	76	88	0	213	116	153	1109
Hemiksem	62	29	259	91	264	313	140	0	167	1325
Hove	31	4	98	61	44	0	46	174	251	708
Kalmthout	47	532	196	106	44	0	246	348	424	1942
Kapellen	93	1160	182	182	88	313	765	348	785	3915
Kontich	66	29	454	197	44	391	355	406	665	2607
Lint	31	4	105	45	44	78	260	348	255	1170
Malle	39	4	133	61	44	78	239	232	475	1304
Niel	23	4	63	15	132	78	112	58	182	667
Ranst	62	25	335	136	44	78	348	116	571	1716
Rumst	62	14	293	61	44	78	75	116	168	912
Schelle	74	4	182	30	88	157	38	116	191	878
Schilde	70	36	370	151	44	391	350	232	712	2357
Schoten	187	442	433	393	132	783	489	580	1318	4758
Stabroek	78	1256	210	257	44	157	517	232	817	3568
Wijnegem	23	4	154	91	0	157	143	58	297	926
Wommelgem	70	4	203	91	132	470	487	348	368	2171
Wuustwezel	23	343	140	106	132	0	239	58	224	1264
Zandhoven	58	0	168	30	44	0	115	0	302	717
Zoersel	78	39	454	212	88	704	391	464	977	3408
Zwijndrecht	136	103	272	287	88	0	498	290	625	2300
Berlaar	0	14	84	15	44	78	58	58	113	464
Duffel	27	4	119	106	0	78	84	0	127	545
Heist-op-den-Berg	8	7	335	61	88	0	98	174	271	1041
Lier	54	18	433	182	176	391	265	174	476	2170
Nijlen	27	4	161	30	0	157	202	406	187	1173
Grobbendonk	19	0	98	45	264	0	74	232	179	912
Beveren	350	328	615	363	132	1018	667	174	635	4282
Kruike	82	32	328	121	0	0	136	174	245	1118
Temse	19	54	210	30	44	157	210	58	188	970
Mortsel	93	189	412	333	44	235	656	290	1054	3307
Antwerpen										
fusiestad	1525	5559	7357	5251	2245	16907	16098	11197	29759	95899
TOTAAL	4094	11378	17459	11001	5239	27083	28552	20016	48163	172986
Buiten het										
stadsgewest	891	2940	11137	3389	3963	9001	7578	12358	20033	71289
TOTAAL	4985	14318	28596	14390	9202	36084	36130	32374	68196	244275

Bron : SESO-UFSIA.

BIJLAGE D

DE BEREKENING VAN DE KOSTEN VAN DE CENTRUMFUNCTIES

Voor de berekening van de kosten van de centrumfuncties moet een onderscheid gemaakt worden tussen de globale benadering, waarin zowel de directe als de afgeleide centrumfuncties zijn opgenomen, en de benadering die uitsluitend op de directe functies betrekking heeft. Wij beginnen met deze laatste benadering.

D.1 De directe centrumfuncties

Voor de berekening van de kosten van de centrumfuncties moet noodzakelijkerwijze gebruik worden gemaakt van de gemeentelijke begrotingen en rekeningen. Het betreft hier echter geen analytische of bedrijfseconomische boekhouding. De traditionele accountancy methodes kunnen bijgevolg niet toegepast worden. Van afschrijvingen van geïnvesteerde kapitalen is bij voorbeeld geen sprake. In feite staan we voor de keuze de gewone uitgaven en inkomsten te gebruiken ofwel ook de buitengewone daarbij te betrekken. Omdat de buitengewone uitgaven sterk beïnvloed kunnen worden door eenmalige, uitzonderlijke projecten, verkiezen we ze niet op te nemen. Zo is het gevaar voor vertekening zo klein mogelijk.

Bij de rekeningen vertrekken we van de vastleggingen. Dit lijkt ons het beste zicht te geven op de reële druk die aan een bepaald financieel en beleidsjaar verbonden is. We gaan uit van de rekening over 1988, omdat dit de recentste gegevens zijn die bij de start van het onderzoek ter beschikking waren.

Aan de kostenzijde wordt rekenig gehouden met de personeelskosten, de werkingskosten, de overdrachten, de schuld en de interne verrichtingen. Aan de inkomstenzijde gaat het om prestaties, overdrachten en schuld.

Er bestaat echter een uitzondering. Het betreft de betalingen door andere overheden ter compensatie van de kosten veroorzaakt door het gebruik van de functie door niet-inwoners. Deze dienen van de inkomsten te worden afgetrokken. Het verschil tussen de uitgaven en de gecorrigeerde ontvangsten vormt de basiskost voor de totale functie voor eigen en niet-lokale inwoners.

Op deze basiskost wordt het aandeel van de niet-inwoners toegepast om de bruto-kost van de centrumfunctie te bepalen. Van deze bruto-kost dienen de eventuele compensatiebetalingen van andere overheden afgetrokken te worden om de netto-kost van de centrumfunctie voor de stad te kennen. Het is deze kost die reëel op de stedelijke financiën drukt.

Er is de jongste tijd veel gediscussieerd over de inefficiëntie van sommige stedelijke diensten, en zelfs over het weddeniveau. Indien men ervan uitgaat dat door aanpassingen en verbeteringen de kosten gedrukt kunnen worden, kan ook de last van de centrumfunctie worden gereduceerd. Hoewel dit leidt tot een hypothetisch cijfer hebben wij de oefening ook willen maken uitgaand van een kostenreductie van 10 % waar dat niet helemaal irrealistisch was.

Ter illustratie van de toegepaste methode geven we hier nog het voorbeeld van de brandweer :

totale uitgaven		1.205.107.194
totale ontvangsten	94.403.704	
bijdragen andere gemeenten	- 58.727.669	
gecorrigeerde ontvangsten	<u> </u>	- 35.676.035
		<u> </u>
basiskost		1.169.431.159
aandeel niet-residenten		x 0,132
		<u> </u>
bruto-kost centrumfunctie		154.364.913
compensatie centrumfunctie		- 58.727.669
		<u> </u>
netto-kost centrumfunctie		95.637.244

Men merke op dat de compensatiebetalingen veel kleiner zijn dan de kosten, en dat niettegenstaande de kapitaalgoederen niet specifiek werden verrekend, aangezien de buitengewone begroting niet bij de berekening is betrokken.

D.2 De totale kost van de centrumfuncties

De volgens de zopas beschreven werkwijze berekende kosten vormen slechts een gedeelte van de totale kost van de centrumfuncties. Zoals in de tekst is aangetoond, moet ook rekening worden gehouden met de afgeleide of indirecte centrumfuncties. De kosten die met deze functies gepaard gaan, kunnen echter niet op een even rechtstreekse wijze afgeleid worden uit de begrotingen of rekeningen. Dat heeft met het afgeleid karakter te maken.

Prof. Depré gebruikte voor zijn analyse van de centrumsteden de budgetsaldi per capita, d.w.z. het verschil tussen de begrote ontvangsten en uitgaven per functie per inwoner. Hij vergeleek deze saldi voor de centrumsteden met de overeenkomstige saldi van hun randgemeenten. Deze verschillen kunnen worden toegeschreven aan het feit dat de steden centrumfuncties uitoefenen die de randgemeenten niet hebben of dat er een hiërarchisch verschil bestaat tussen de functies. Er bestaan echter ook andere mogelijkheden : er kunnen verschillen zijn in de beleidsdoelen (b.v. een sterk of een zwakker cultureel beleid) en er kunnen verschillen bestaan tussen de efficiëntieniveaus. Met deze variaties wordt echter geen rekening gehouden. Er is trouwens nog geen onderzoek gepubliceerd dat het mogelijk maakt deze factoren wel in rekening te brengen. Ongepubliceerd onderzoek van J. Vanneste over de efficiëntieniveaus laat overigens wel toe te stellen dat Antwerpen structureel niet inferieur presteert op het vlak van de efficiëntie. Dit belet overigens niet dat nog heel wat verbeteringen kunnen worden aangebracht.

Om nu te komen tot een raming van de totale kost worden de verschillen tussen de budgetsaldi per capita van de grootstad en de Antwerpse randgemeenten vermenigvuldigd met het aantal inwoners

van de grootstad. Laten we opnieuw de functie brandweer nader bekijken bij wijze van voorbeeld :

budgetsaldo Antwerpen	: totaal	1.016.240.000
	per inwoner	2.134,76
budgetsaldi randgemeenten	: totaal	102.078.785
	per inwoner	365,70
verschil budgetsaldi		1.769,06
x inwoneraantal Antwerpen		842.150.399

Men merke wel op dat bij de berekening van de budgetsaldi geen rekening is gehouden met de interne verrichtingen. De meeste gemeenten maken immers geen gebruik van een dergelijke post. Ze opnemen zou de vergelijkbaarheid van de saldi schaden.

Ook kan gesteld worden dat het gebruiken van de begroting t.o.v. de rekening een vertekening kan inhouden. Hoewel een controle op het niveau van Antwerpen en Gent aantoonde dat de saldi meestal erg weinig van elkaar afwijken, bestaat toch de mogelijkheid dat dit bij sommige randgemeenten niet het geval is. Toch hebben we ervoor geopteerd de methode van prof. Depré onverkort toe te passen. Het was immers de enige mogelijkheid om een vergelijking met de centrumsteden te kunnen maken.

BIJLAGE E

DE RESULTATEN I.V.M. DE KOSTEN VAN DE CENTRUMFUNCTIES

Tabel E.1 De kosten van de directe centrumfuncties

centrumfunctie	kost voor de stadsrekening	hypothetische gereduceerde kost
brandweer	95.637	79.730
openbare bibliotheken	32.222	26.450
culturele centra	p.m.	p.m.
musea en tentoonstellingen	112.869	100.508
KNS, KJT, MKT	142.656	119.281
Philharmonie, OvV, BvV	p.m.	p.m.
kleuter en lager onderwijs	57.139	(57.139)
secundair onderwijs	136.624	(136.624)
HOBu	35.185	(35.185)
buitengewoon onderwijs	13.771	(13.771)
kinderkribben	14.132	11.392
OCMW-ziekenhuizen	p.m.	p.m.
totaal	640.235	580.080

Tabel E.2 De totale kosten van de centrumfuncties

functie	kost (x 1.000 fr)
A. afgeleide functies	
- algemene administratie en diensten	793.913
- justitie en politie	2.132.787
- ontsmetting, reiniging, huisvuil	472.550
- begraafplaatsen, milieu	35.656
- sociale zekerheid en bijstand	1.073.527
- verkeer, wegen, waterlopen	336.606
subtotaal	4.845.038
B. directe en afgeleide functies	
- brandweer	842.150
- onderwijs	545.227
- openbare bibliotheek	41.073
- volksontwikkeling en kunst	752.868
subtotaal	2.181.319
Algemeen totaal	7.026.357

BIJLAGE F

DE METHODOLOGIE VAN DE INKOMENSBEREKENING

De bedoeling van de inkomensberekening is te achterhalen hoe groot de ruimtelijke inkomensstromen zijn uitgedrukt in netto belastbaar inkomen (n.b.i.). Het gebruik van het n.b.i. is nodig om de vergelijkingen te kunnen maken die voor een inzicht in het lokale fiscale draagvlak noodzakelijk zijn.

De meest eenvoudige en genuanceerde werkwijze gaat uit van de pendelgegevens uit de volkstelling. Daarin is immers een onderscheid aangebracht tussen hand- en hoofdarbeiders, tussen mannen en vrouwen, en tussen de verschillende bedrijfstakken. Wat de lonen en wedden betreft, kiezen we voor de R.S.Z.-gegevens per arrondissement over 1988, althans wat de privé-sector betreft. Dit maakt het mogelijk dezelfde differentiatie als in de pendelcijfers te hanteren. Een zekere onderschatting kan wel ontstaan door de aangroei van de deeltijdse tewerkstelling tussen 1981 en 1988.

Voor de publieke sector vormen de groep werknemers ressorterend onder de Rijksdienst voor de Sociale Zekerheid van de Provinciale en Plaatselijke Overheidsdiensten (R.S.Z.P.P.O.) een probleem. Zij zijn immers niet opgenomen in de sectoriële statistieken over de lonen van de R.S.Z. Daarom is uitgaand van het aantal werknemers exclusief R.S.Z.P.P.O. een gemiddeld loon berekend per sector. De verhouding tussen het globale gemiddelde loon inclusief en exclusief R.S.Z.P.P.O. werd daarna toegepast op dat sectoriële gemiddelde. Het resultaat is een schatting van het sectoriële loon die er impliciet van uitgaat dat de loonstructuur in die sector gelijk is aan die van de overheidsactiviteiten in het algemeen.

Om tot de n.b.i. te komen, moeten de lonen van de handarbeiders in de privé-sector met een factor 1,08 vermenigvuldigd worden

omwille van het vakantiegeld. Daarna worden voor alle lonen de werknemersbijdrage en de forfaitaire beroepskosten afgetrokken. Dit laatste wordt weliswaar niet door alle werknemers toegepast. De groep die een grotere, bewezen aftrekt hanteert, is echter een minderheid. Zij wordt tegenwoordig geschat op minder dan 20 % van de belastingplichtingen. De hieruit voortvloeiende ver-
tekening mag dus als miniem worden bestempeld.

De behandeling van de gegevens over 1989 vertoont drie belangrijke verschillen. Een eerste heeft betrekking op de privé-sector. Aangezien hierover alleen globale schattingen per bedrijfstak konden worden opgesteld, konden we het onderscheid tussen de inkomens van mannen en vrouwen, arbeiders en bedienden niet hanteren. Er is dus gebruik gemaakt van een sectorieel gemiddelde. Voor de ambtenaren passen we de barema's toe met een gemiddelde anciënniteit, aangezien we uitsluitend beschikken over gegevens per niveau. Het derde verschil bestaat erin dat we alleen de pendel naar Antwerpen kunnen gebruiken en dus niet de eventuele terugstroom uit de andere gemeenten van het stads-
gewest.

BIJLAGE G

DE INKOMENSSTROMEN VAN EN NAAR ANTWERPEN OP BASIS VAN DE PENDEL IN 1981

Tabel G.1 Inkomensstroom vanuit Antwerpen naar het stadsgewest

gemeente	totaal netto belastbaar inkomen (x 1000 fr.)	n.b.i. per inwoner
Aartselaar	1.416.053	104.560
Boechout	683.634	61.761
Boom	829.036	59.949
Borsbeek	1.132.581	120.860
Brasschaat	3.282.147	97.631
Brecht	1.157.319	61.399
Edegem	2.660.512	112.939
Essen	765.507	55.423
Hemiksem	994.814	106.159
Hove	556.726	72.386
Kalmthout	1.333.807	86.258
Kapellen	1.683.086	72.332
Kontich	1.198.290	64.860
Lint	358.458	55.887
Malle	504.034	43.391
Mortsel	2.483.600	95.092
Niel	579.031	73.490
Ranst	988.239	64.410
Rumst	691.654	51.264
Schelle	601.519	87.826
Schilde	1.586.206	87.563
Schoten	3.560.723	115.518
Stabroek	2.339.138	144.713
Wijnegem	762.282	92.375
Wommelgem	1.051.845	96.164
Wuustwezel	728.250	51.459
Zandhoven	625.994	60.483
Zoersel	1.165.510	69.783
Zwijndrecht	1.800.025	99.257
Berlaar	267.061	27.744
Duffel	417.721	27.895
Heist o/d Berg	807.174	22.940
Lier	1.191.791	38.522
Nijlen	688.320	35.627
Grobbendonk	290.552	31.316
Beveren	2.669.588	64.170
Kruikeke	1.224.348	83.733
Temse	779.671	11.456
Totaal	45.856.244	-

Tabel G.2 Inkomensstromen binnen het Antwerps stadsgewest
(x 1000 fr)

gemeente	stroom van de ring naar Antwerpen	saldi stromen tussen Antwerpen en ring
Aartselaar	612.074	803.979
Boechout	133.474	550.160
Boom	138.429	690.607
Borsbeek	137.431	995.150
Brasschaat	580.364	2.701.783
Brecht	53.922	1.103.397
Edegem	778.328	1.882.184
Essen	43.319	722.188
Hemiksem	313.878	680.936
Hove	41.069	515.658
Kalmthout	77.214	1.256.593
Kapellen	254.414	1.428.672
Kontich	298.785	899.505
Lint	38.846	319.612
Malle	109.516	394.517
Mortsel	1.687.671	795.930
Niel	35.245	543.786
Ranst	146.082	842.157
Rumst	41.803	649.851
Schelle	125.214	476.304
Schilde	86.550	1.499.656
Schoten	1.088.148	2.472.575
Stabroek	162.226	2.176.912
Wijnegem	434.316	327.966
Wommelgem	271.155	780.690
Wuustwezel	39.195	689.054
Zandhoven	32.123	593.871
Zoersel	46.109	1.119.400
Zwijndrecht	976.691	823.333
Berlaar	68.384	198.677
Duffel	88.738	328.982
Heist o/d Berg	44.856	762.318
Lier	181.128	1.010.663
Nijlen	15.477	672.844
Grobbendonk	32.115	258.437
Beveren	456.904	2.212.684
Kruikebeke	37.874	1.186.474
Temse	50.032	729.639
Totaal	9.759.101	36.097.143

BIJLAGE H

DE INKOMENSSTROOM VANUIT ANTWERPEN VOLGENS DE PENDELENQUETE 1989

gemeente	totaal n.b.i. (x 1000 fr.)	n.b.i. per inwoner
Antwerpen	63.141.506	132.638
Aartselaar	1.872.687	138.277
Boechout	850.738	76.858
Boom	573.428	41.466
Borsbeek	959.538	102.394
Brasschaat	3.461.651	102.970
Brecht	1.360.948	72.203
Edegem	2.455.781	104.248
Essen	713.970	51.692
Hemiksem	715.752	76.379
Hove	405.158	52.666
Kalmthout	1.204.888	77.921
Kapellen	2.463.376	105.865
Kontich	1.389.458	75.207
Lint	606.151	94.504
Malle	644.509	55.485
Mortsel	1.882.119	72.062
Niel	331.618	42.089
Ranst	1.010.610	65.868
Rumst	546.986	40.542
Schelle	475.286	69.395
Schilde	1.241.004	68.507
Schoten	2.598.366	84.297
Stabroek	2.279.628	141.031
Wijnegem	507.983	61.559
Wommelgem	1.147.702	104.928
Wuustwezel	778.845	55.034
Zandhoven	422.739	40.844
Zoersel	1.628.360	97.495
Zwijndrecht	1.337.383	73.746
Berlaar	231.763	24.077
Duffel	316.799	21.155
Heist o/d Berg	557.558	15.846
Lier	1.130.494	36.541
Nijlen	618.373	32.007
Grobbendonk	434.925	46.877
Beveren	2.487.885	59.802
Kruikeke	659.563	45.108
Temse	543.858	7.991
subtotaal ring	42.847.903	-
subtotaal stadgewest	105.989.409	-
overige gemeenten	39.627.096	-
algemeen totaal	145.616.505	-

BIJLAGE I

AANDEEL VAN DE NETTO BELASTBARE LONEN EN WEDDEN IN HET N.B.I. VAN DE GEMEENTEN VAN HET ANTWERPSE STADSGEWEST (in %, op basis van de pendel 1981)

gemeente	n.b.i. vanuit Antwerpen	n.b.i. naar Antwerpen	saldo
Aartselaar	31,80	13,74	18,05
Boechout	21,99	4,29	17,70
Boom	23,49	3,92	19,57
Borsbeek	39,41	4,78	34,63
Brasschaat	30,48	5,39	25,09
Brecht	24,52	1,14	23,38
Edegem	32,66	9,55	23,11
Essen	24,51	1,39	23,12
Hemiksem	38,82	12,25	26,57
Hove	21,34	1,57	19,77
Kalmthout	31,76	1,84	29,92
Kapellen	22,58	3,41	19,17
Kontich	22,48	5,60	16,87
Lint	21,45	2,32	19,12
Malle	16,25	3,53	12,72
Mortsel	28,75	19,54	9,21
Niel	29,17	1,78	27,40
Ranst	24,62	3,64	20,98
Rumst	18,91	1,14	17,76
Schelle	30,93	6,44	24,49
Schilde	25,76	1,41	24,36
Schoten	39,46	12,06	27,40
Stabroek	51,95	3,60	48,34
Wijnegem	32,38	18,45	13,93
Wommelgem	33,44	8,62	24,82
Wuustwezel	23,08	1,24	21,84
Zandhoven	23,24	1,19	22,05
Zoersel	23,93	0,95	22,98
Zwijndrecht	34,33	18,62	15,70
Berlaar	11,38	2,91	8,47
Duffel	11,23	2,39	8,85
Heist o/d Berg	9,62	0,53	9,09
Lier	13,74	2,09	11,65
Nijlen	14,85	0,33	14,52
Grobbendonk	12,23	1,35	10,87
Beveren	24,18	4,14	20,04
Kruikeke	32,40	1,00	31,39
Temse	13,33	0,86	12,48

BIJLAGE J

OPBRENGSTEN VAN DE AANVULLENDE PERSONENBELASTING PER RINGGEMEENTE
VAN HET ANTWERPSE STADSGEWEST

gemeente	opcentiem (1989)	opbrengst op basis van de pen- del naar Antwerpen (x 1000 fr)	opbrengst op basis van het pendelsaldo (x 1000 fr)
Aartselaar	5	19.853	11.272
Boechout	6	10.273	8.268
Boom	6,5	12.849	10.704
Borsbeek	5	14.205	12.481
Brasschaat	6	50.235	41.352
Brecht	6	16.983	16.191
Edegem	6	45.211	31.984
Essen	7	12.083	11.399
Hemiksem	6	13.962	9.557
Hove	6	10.024	9.284
Kalmthout	7	24.238	22.835
Kapellen	5	24.222	20.560
Kontich	5	16.099	12.085
Lint	6	5.693	5.076
Malle	6	7.466	5.844
Mortsel	6	37.951	12.162
Niel	6	7.909	7.428
Ranst	6	14.304	12.190
Rumst	6	9.846	9.251
Schelle	5	7.690	6.090
Schilde	6	28.196	26.658
Schoten	7	65.299	45.344
Stabroek	5,3	32.402	30.155
Wijnegem	7	13.099	5.636
Wommelgem	6	14.879	11.044
Wuustwezel	7	11.418	10.803
Zandhoven	6	9.102	8.635
Zoersel	6	18.482	17.751
Zwijndrecht	0	0	0
Berlaar	6	2.732	2.032
Duffel	5,5	3.915	3.083
Heist o/d Berg	6	10.648	10.056
Lier	7	18.638	15.806
Nijlen	6	8.754	8.557
Grobbendonk	6	4.039	3.593
Beveren	2	20.312	16.836
Kruikeke	7	21.277	20.619
Temse	6	11.361	10.632
Totaal		655.649	523.251

Bron : Gemeentekrediet van België en eigen berekeningen.

BIJLAGE K

VERGELIJKING VAN DE BUDGETSALDI PER INWONER VOOR ENKELE BELANGRIJKE FUNCTIES (in frank)

functie	Antwerpen	Gent	Regionale steden	Antwerpse randgemeenten
alg. administratie				
en alg. diensten	4.345	6.131	3.826	2.667
justitie en politie	6.132	4.876	2.500	1.651
brandweer	2.135	2.780	1.074	366
basisonderwijs	1.286	986	307	438
secundair onderwijs	421	812	± 390	282
buitengewoon onderwijs	102	210	-	0
HOBV	75	573	-	0,3
openbare bibliotheken	374	221	297	288
volksontw. en kunst	3.600	4.151	2.872	2.019
sociale hulp en				
gezinsvoorziening	322	357	-	107
ontsmetting-huisvuil	1.941	2.531	1.021	949
sociale zekerheid en				
bijstand	4.289	4.164	± 2.030	2.033

Bron : regionale steden : R. Depré et al. (1989)
overige : SESO-UFSIA

BIBLIOGRAFIE

- Allaert, G. (1990) "De regio Vlaanderen en de stadsgewesten in het Europa van de regio's" in : G. Allaert, red. Vlaanderen in Europa - Liber Amicorum Marcel Anselin. Gent, IMPF, blz. 103-136.
- Cabus, P. (1990) "De sociaal-economische positie van Antwerpen" in : Jaarboek van het Koninklijk Aardrijkskundig Genootschap van Antwerpen (ter perse).
- De Brabander, G. en B. De Borger (1988) Het Antwerpse stadsgewest, een economische en geografische doorlichting. Antwerpen, SESO.
- De Brabander, G. en G. Gentil (1989) Atlas van het Antwerps theaterbezoek. Antwerpen, SESO.
- Depré, R. et al. (1989) De centrumfunctie van de regionale steden in Vlaanderen. Leuven, KUL-VCOB.
- Janssen, D. en M. Goossens (1989) "Een actualisering van de stedelijke invloedssferen in de provincie Antwerpen" in : Jaarboek van het Koninklijk Aardrijkskundig Genootschap van Antwerpen, blz. 9-23.
- Pattyn, M., S. Rousseau en H. Van der Haegen (1990) "Een vernieuwde kijk op de Belgische stadsgewesten 1981" in : De Aardrijkskunde, nr. 1, blz. 5-33.
- Van der Haegen, H. (1987) "De uitgeholde stad" in G. Knops, red., De uitgeholde stad. Brussel, Koning Boudewijnstichting, blz. 11-28.
- Vereniging voor het streekplan Schelde-Dijle (1969) Richtplan voor de ruimtelijke ordening en ontwikkeling van de streek Schelde-Dijle. Brussel, Ministerie van Openbare Werken.

I N H O U D

INLEIDING	2
OP ZOEK NAAR HET ANTWERPSE STADSGEWEST	4
1 De ontwikkeling van het stadsgewest	4
2 Criteria voor de afbakening	5
3 De betekenis van het pendelcriterium	6
4 Het Antwerpse stadsgewest	7
PENDEL EN WERKGELEGENHEID	10
1 Pendel	10
2 Werkgelegenheid	12
STERKTEN EN ZWAKTEN	14
1 Sterkten	14
2 Zwakten	17
3 Ruimtelijke verschillen	19
DE STEDELIJKE CENTRUMFUNCTIES	22
1 De betekenis van de centrumfuncties	22
2 De centrumfuncties van Antwerpen	23
3 De kosten van de centrumfuncties	25
HET GROOTSTEDELIJK DRAAGVLAK EN DE AFHANKELIJKHEIDS- RELATIES	28
1 De inkomenseffecten	28
2 De fiscale effecten	31
ENKELE VERGELIJKINGSPUNTEN	34
1 Centrumfuncties	34
2 Economische afhankelijkheid	35
CONCLUSIE	37
BIJLAGEN	40
BIBLIOGRAFIE	58

LIJST VAN RECENTE SESO-RAPPORTEN

DE GRAEVE D. en G. CARRIN, Costs, benefits and effects on prescribing of a drug information campaign, an experiment with respect to benzodiazepines, November 1989, 35 blz. (89/240)

DE BORGER B., Output aggregation and estimates of railroad technology and productivity growth : Belgian railroads 1950-1986, December 1989, 33 blz. (89/241)

HEYLEN F. and P. VERHULST, The Phillips curve slope and the cost of disinflation in the 1980s - An institutional account of differences among OECD countries, February 1990, 33 blz. (90/242)

TORMANS G., CARRIN G., CLARA R., EYLENBOSCH W. en P. VAN DAMME, Cost-effectiveness analysis of prenatal screening and vaccination against hepatitis B virus - the case of Belgium, April 1990, 37 blz. (90/243)

DE GRAEVE D., Economische evaluatie van in-vitro fertilisatie, augustus 1990, 32 blz. (90/244)

TORMANS G., CARRIN G., LAUWERS P. en L. MARTENS, The costs of coronary heart diseases, August 1990, 53 blz. (90/245)

DE BORGER B., KERSTENS K., MOESEN W. en J. VANNESTE, Efficiency and equity in block grant design : simulating some alternatives for Flemish municipalities, August 1990, 35 blz. (90/246)

DE BRABANDER G. en E. GIJSBRECHTS, City marketing, van promotie tot plan ? een verkennend overzicht van een nieuw gebied, augustus 1990, 38 blz. (90/247)

VAN POECK A. en J. VAN GOMPEL, Unemployment and wage formation in small industrial countries (1973-1989), September 1990, 44 blz. (90/248)

DE BORGER B., The economic environment and public enterprise behavior : Belgian railroads 1950-1986, October 1990, 44 blz. (90/249)

KESENNE S., A guaranteed basic income as a cultural policy, October 1990, 12 blz. (90/250)

VANNESTE J. en W. MOESEN, De gemeentefinanciën in Vlaanderen : verkenning en verklaringen, oktober 1990, 47 blz. (90/251)

HENDRICKX K., Sectoriële bronnen voor produktiviteitsmeting : Definities, classificaties en methodologie, december 1990, 122 blz. (90/252)

PLASMANS J. en J. VANNESTE, The incidence of corporate taxation in Belgium on employment and investment, December 1990, 30 blz. (90/253)