

De tewerkstellings-impact van de haven van Brugge-Zeebrugge

Diederik Franco

Stafmedewerker sociaal-economisch beleid
WES Onderzoek & Advies

In dit artikel wordt de impact van de haven van Zeebrugge op het vlak van tewerkstelling in kaart gebracht¹. Hierbij werd niet alleen de directe tewerkstelling binnen het havengebied gemeten, maar tevens het indirecte effect via onder meer lokale spin-offs en specifieke toeleveringsrelaties. Geëindigd wordt met een prognose van de havengebonden private tewerkstelling.

De directe tewerkstelling in het havengebied

Raming van de directe tewerkstelling in het havengebied

Om een raming te maken van de tewerkstelling in het havengebied deden we een beroep op twee gegevensbronnen: de jaarlijkse inventariserende studie van de Nationale Bank van België, die zich baseert op de jaarrekeningen van in de haven gevestigde bedrijven en instellingen, en het gegevensbestand van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid.

Tabel 1

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

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

(*) inclusief havenarbeiders

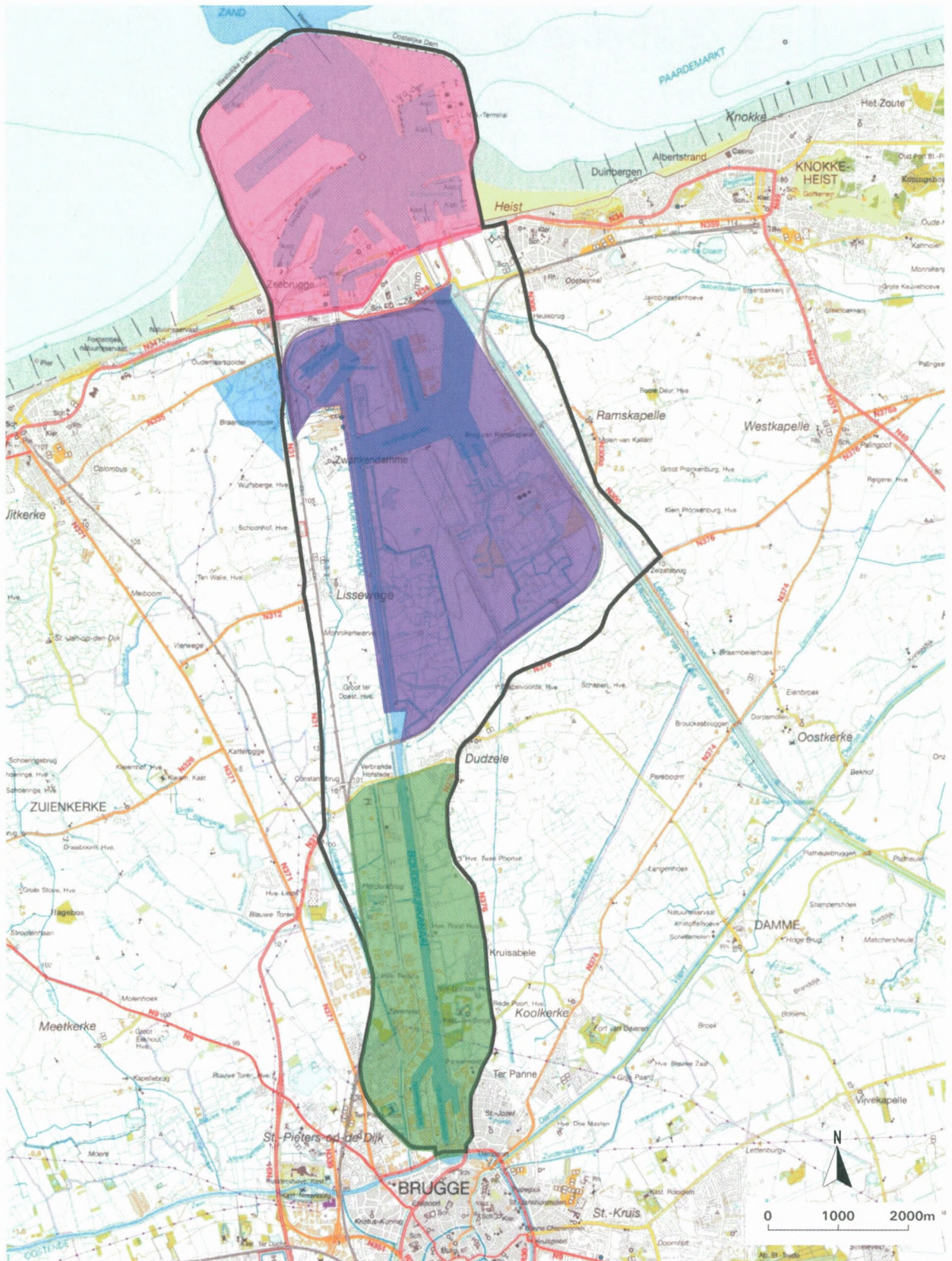
De geografische afbakening van het havengebied

Naar analogie met het Strategisch Plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge, steunt men hiervoor op het Koninklijk Besluit van 2 februari 1993 over de Overdracht van de verschillende havengebieden van de Staat aan het Vlaamse Gewest. De haven wordt vervolgens verder opgedeeld in volgende havendelen (zie **figuur 1**):

- **de voorhaven:** het gebied vóór de sluiscomplexen;
- **de achterhaven:** het gebied dat achter de zeesluizen is gelegen en vóór de brug van Dudzele (Herdersbrug);
- **de binnenhaven:** het geheel van industriegebieden ten oosten en ten westen van het Boudewijnkanaal enerzijds en tussen 'Dudzele brug' in het noorden en de ring rond Brugge in het zuiden anderzijds. Tot deze zone rekenen we dus ook de bedrijventerreinen gekend als Herdersbrug - watergebonden en Herdersbrug - niet-watergebonden;
- **de transportzone:** het gebied ten westen van de spoorlijn Brugge-Zeebrugge, dat op het gewestplan de bestemming transportzone heeft.

De Nationale Bank van België raamt voor het jaar 2001 de tewerkstelling in de havenzone van Brugge-Zeebrugge (zie **tabel 1**) op 11.223 arbeidsplaatsen (voltijdse equivalenten). Meer dan drie vierde of 76,5% van het aantal

Figuur 1
Geografische afbakening van de voorhaven, achterhaven, binnenhaven en transportzone



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

bezoldigden is tewerkgesteld in de particuliere sector. Minder dan 1 op 4 bezoldigden (23,5%) is tewerkgesteld in de openbare sector.

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

Voor de particuliere sector publiceert de Nationale Bank van België eveneens cijfers voor de twee deelzones van het havengebied afzonderlijk, met name de havenzone Brugge (dit is het gebied ten zuiden van de Herdersbrug) en de havenzone Zeebrugge (dit is het gebied ten noorden van de Herdersbrug). Hieruit blijkt dat van de totale bezoldigde tewerkstelling in de particuliere sector in het havengebied Brugge-Zeebrugge 57,2% betrekking heeft op de havenzone Zeebrugge en 42,8% op de havenzone Brugge.

Uit het gegevensbestand van de **Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ)** kunnen 316 bedrijven worden geselecteerd voor het havengebied van Brugge-Zeebrugge, met een totale tewerkstelling van 7.648 personen. Opgemerkt moet echter dat dit globale tewerkstellingscijfer voor de haven van Brugge-Zeebrugge een onderschatting is van de reële tewerkstelling, onder meer door het feit dat de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid geen éénmansbedrijven en geen statutaire ambtenaren opneemt in zijn gegevensbestand. Dit laatste zorgt ervoor dat de overheidssector sterk ondervertegenwoordigd in de gehanteerde tewerkstellingscijfers.

Rekening houdend met een ondervertegenwoordiging van de openbare sector in de cijfers leren de RSZ-gegevens dat de tertiaire sector de belangrijkste sector is in de haven.

Deze sector is goed voor 55,1% van de bezoldigde tewerkstelling. Op de tweede plaats komt met 43,6% de secundaire sector (d.i. de industrie en de bouwnijverheid) en het aandeel van de primaire sector – in de praktijk betreft het de visserij – bedraagt 1,3%.

Wanneer we de cijfers analyseren naar havendeel, blijkt dat in de voorhaven en de transportzone de tertiaire sector heel duidelijk in relatief belang primeert (respectievelijk 91,5% en 98,1% van de totale tewerkstelling). Hetzelfde geldt, weliswaar in mindere mate, ook voor de achterhaven waar 58,3% van de tewerkstelling terug te vinden is in de tertiaire sector. Alleen in de binnenhaven wordt beduidend meer tewerkstelling gecreëerd binnen de secundaire sector (78,8%) in vergelijking met de tertiaire sector (21,2%).

Kwalitatieve aspecten van de tewerkstelling in de haven

In de studie "Onderzoek naar de impact van de haven van Brugge-Zeebrugge op het vlak van tewerkstelling (direct en indirect)" worden een aantal kwalitatieve aspecten van de tewerkstelling in de haven onder de aandacht gebracht. Via een individuele schriftelijke bevraging van de havenbedrijven² konden gegevens worden verzameld inzake:

- de mate waarin de activiteiten van de bedrijven in het havengebied een **havengebonden karakter** hebben;
- de **woonplaatsen** van de werknemers in het havengebied.

• Het havengebonden karakter van de tewerkstelling in het havengebied

Om het havengebonden karakter van de activiteiten in de haven in kaart te brengen, worden vier categorieën onderscheiden:

- "havengebonden, dit is het uitvoeren van overslag op kades";
- "havengebonden, dit is voor een groot deel afhankelijk van goederen die in de haven geladen of gelost zijn";

Tabel 2

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

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

Bron: WES-enquête 2003

- “havenondersteunend, dit is een belangrijk deel van de activiteiten is dienstverlening aan havenactiviteiten en aan havengebonden activiteiten”;
- “geen significante relatie met de haven”.

Tabel 2 toont dat 58,4% van de bedrijven in het havengebied beweert dat zijn activiteit op de een of andere wijze in relatie staat met de haven. Ongeveer de helft hiervan (of 31,1% van alle bedrijven in het havengebied) ziet zijn activiteit als ‘havenondersteunend’. Bijna één op vijf of 17,9% van de bedrijven is voor een groot deel ‘afhankelijk van de goederen die in de haven geladen of gelost worden’ terwijl ongeveer één op tien bedrijven in het havengebied actief is in ‘overslag op kades’ (9,4%). Ruim vier op tien van de respondenten (41,5%) ziet geen significante relatie tussen hun activiteit en de haven van Brugge-Zeebrugge.

Wanneer we deze resultaten opsplitsen naar de verschillende havendelen krijgen we een meer genuanceerd beeld: 82,6% van de bedrijven in de voorhaven, 77,8% van de bedrijven in de transportzone en 66,7% van de bedrijven in de achterhaven heeft een activiteit die op de een of andere manier gerelateerd is met de haven van Brugge-Zeebrugge ten opzichte van slechts 34,1% van de bedrijven in de binnenhaven.

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

Op basis van deze resultaten en het gekend aantal werknemers in desbetreffende bedrijven, kunnen we de bezol-

digde tewerkstelling in het havengebied onderverdelen in functie van de vier categorieën inzake havengebonden karakter (**tabel 3**).

Op basis van de enquête wordt geschat dat 34,8% van de bezoldigde tewerkstelling in het havengebied geen significante relatie heeft met de haven als zodanig. Verder heeft bijna 20% (19,2%) betrekking op dienstverlening aan havenactiviteiten en aan havengebonden activiteiten (‘havenondersteunend’) en is 17,4% van de tewerkstelling voor een groot deel afhankelijk van goederen die in de haven geladen of gelost zijn. Ruim een vierde (28,5%) van de tewerkstelling in de haven (28,5%) kadert binnen het uitvoeren van overslag op kades.

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

- 5.600 (of 65,1%) op een of andere manier in relatie staan met de haven en dus door de aanwezigheid van de haven zijn gegenereerd. Hiervan zijn er 3.948 jobs (of 45,9%) havengebonden (waarvan 2.450 in de overslag van goederen op de kades³ en 1.498 in bedrijven die in grote mate afhankelijk zijn van goederen die in de haven worden geladen en gelost) en 1.652 jobs (of 19,2%) die zich situeren in havenondersteunende activiteiten;
- 2.989 (of 34,8%) geen significante relatie hebben met de haven.

Voorts valt op dat het aandeel van de tewerkstelling die niet in relatie staat met de haven sterk toeneemt naarmate het havendeel geografisch verder van de twee damkoppes verwijderd ligt (dit is meer in het zuiden gelegen) (zie **figuur 2**). In de voorhaven staat amper 2,9% van de tewerkstelling niet in relatie tot de haven, in de transport-

Zo'n 65% VAN
DE PRIVATE TEWERKSTELLING
IN HET HAVENGEBIED IS
HAVENGERELATEERD

Tabel 3
Verdeling van de bezoldigde tewerkstelling over de verschillende categorieën van activiteit (in %)

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

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

zone is dit al 9,4%. In de achterhaven loopt dit percentage op tot 29,8%⁴. In de binnenhaven blijkt 76,8% van de tewerkstelling los te staan van de haven van Brugge-Zeebrugge.

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

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

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

Ten aanzien van de transportzone geldt dat 70,0% van de tewerkstelling 'voor een groot deel afhankelijk van goederen die in de haven geladen of gelost zijn' en 20,6% 'havenondersteunende' werkgelegenheid is. De resterende 9,4% van de tewerkstelling is niet havengebonden. Tewerkstelling die hoort tot de categorie 'het uitvoeren van overslag op de kades' komt – het ligt voor de hand – in dit deel van het havengebied niet voor.

Om een inzicht te krijgen in het relatieve belang van de verschillende economische sectoren binnen de verschillende vormen van havengerelateerde bedrijvigheid, is in **tabel 4** de verdeling weergegeven van de havengebonden en havenondersteunende activiteiten over de verschillende sectoren en subsectoren.

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

Het 'uitvoeren van overslag op kades' in het havengebied situeert zich voornamelijk in de sector van 'de overige

Tabel 4

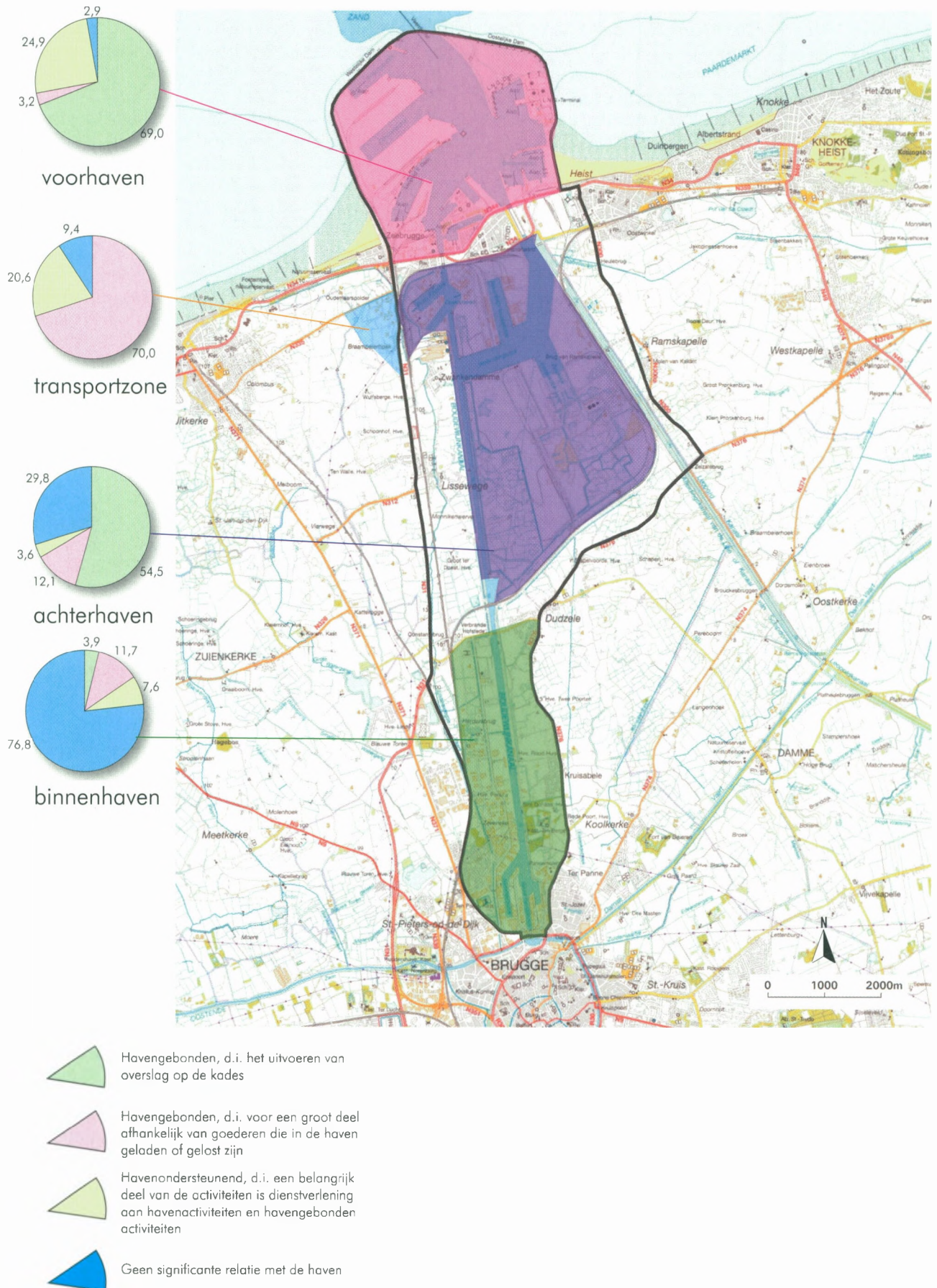
Verdeling van de havengebonden en havenondersteunende tewerkstelling over de verschillende sectoren en subsectoren, naar categorie van activiteit (in %)

(Deel)sector	Havengebonden		Havenondersteunend
	Uitvoeren van overslag op kades	Voor een groot deel afhankelijk van goederen die in de haven geladen of gelost zijn	Een belangrijk deel van de activiteiten is dienstverlening aan havenactiviteiten en aan havengebonden activiteiten
PRIMAIRE SECTOR	0,5	8,8	0,0
INDUSTRIE	0,1	7,5	6,6
Vervaardiging van voedingsmiddelen en dranken		7,5	
Vervaardiging van producten van metaal			2,6
Overige industrie	0,1		4,0
BOUWNIJVERHEID	0,4	2,6	20,8
SECUNDAIRE SECTOR	0,6	10,1	27,4
Verkoop en reparatie van auto's en motorrijwielen, kleinhandel in motorbrandstoffen		17,6	
Groothandel en handelsbemiddeling (excl. de handel in auto's en motorrijwielen)	0,7	8,8	0,7
Vervoer te land		40,6	13,0
Vervoer over water	13,3	0,2	2,4
Vervoerondersteunende activiteiten	5,8	13,9	37,1
Overige zakelijke dienstverlening	79,0		12,6
Overige diensten			6,9
TOTAAL TERTIAIRE SECTOR	98,9	81,1	72,6
ALGEMEEN TOTAAL	100,0	100,0	100,0
ABSOLUUT AANTAL	1.577	454	453
Aantal respondenten	10	19	32

Bron: WES-enquête 2003

Figuur 2

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



zakelijke dienstverlening' (79,0%)⁵, het 'vervoer over water' (13,3%) en de sector van 'vervoerondersteunende activiteiten' (5,8%). De drie sectoren behoren tot de tertiaire sector.

Ook de tewerkstelling die 'voor een groot deel afhankelijk is van goederen die in de haven geladen of gelost zijn', is vooral aan te treffen in de dienstensector: 'vervoer te land' (40,6%) en 'verkoop en reparatie van auto's en motorrijwielen, kleinhandel in motorbrandstoffen' (17,6%). Daarnaast omvat deze groep wat tewerkstelling in de primaire sector (voornamelijk visserij, 8,8%) en in de secundaire sector ('vervaardiging van voedingsmiddelen en dranken', 7,5%).

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

• De herkomst van de werknemers in het havengebied

Tabel 5 toont de spreiding van de woonplaatsen van de werknemers in het havengebied.

Ruim 95% van de werknemers in het havengebied van Brugge-Zeebrugge woont in West-Vlaanderen. De overigen wonen in Oost-Vlaanderen (4,11%), in één van de overige Vlaamse provincies (0,3%) of in het buitenland (0,4%).

Van 98% van de personen die werken in het havengebied en wonen in West-Vlaanderen is ook de gemeente waar de werknemer woonachtig is, uit de enquête bekend.

Hieruit blijkt dat 87,1% van de personen werkzaam in het havengebied en afkomstig uit West-Vlaanderen wonen en werken in het arrondissement Brugge. Op de tweede plaats staat het arrondissement Oostende met 10,6%. De overige

Tabel 5

Woonplaats van de werknemers in het havengebied van Brugge-Zeebrugge (in %)

West-Vlaanderen	95,2	Arrondissement Brugge	87,1
		Arrondissement Oostende	10,6
		Arrondissement Tielt	0,7
		Arrondissement Roeselare	0,5
		Arrondissement Kortrijk	0,4
		Arrondissement Veurne	0,3
		Arrondissement Diksmuide	0,3
		Arrondissement Ieper	0,1
		Totaal	100,0
Oost-Vlaanderen	4,1		
Rest Vlaanderen en Brussel	0,3		
Buitenland (Nederland)	0,4		
Totaal	100,0		

Bron: WES-enquête 2003

West-Vlaamse arrondissementen vertegenwoordigen samen minder dan 5% (2,3%) van het totaal aantal werknemers dat werkt in het havengebied en afkomstig is uit West-Vlaanderen.

MAAR LIEFST 95% VAN DE WERKNEMERS IN HET HAVEN- GEBIED BRUGGE-ZEEBRUGGE

WOONT IN WEST-VLAANDEREN.

De meeste werknemers uit het havengebied die wonen in het arrondissement Brugge, zijn woonachtig in Brugge (43,6%), Knokke-Heist (16,7%) en Blankenberge (14,0%).

De indirecte tewerkstelling in het arrondissement Brugge

Om de indirecte tewerkstelling die de haven van Brugge-Zeebrugge in het arrondissement Brugge genereert te ramen, wordt in eerste instantie de groep bedrijven bepaald die door de aard van hun activiteiten in aanmerking komen om als indirecte tewerkstelling te worden beschouwd. De tewerkstelling in deze bedrijven wordt aangeduid als "de potentiële indirecte tewerkstelling".

In welke economische sectoren bevinden zich de klanten en toeleveranciers van de havengebonden bedrijven?

- visserij en het kweken van vis en schaal- en schelpdieren (NACE-code 05);
- verwerking en conservering van vis en vervaardiging van visproducten (NACE-code 152);
- vervaardiging van overige transportmiddelen⁶ (NACE-code 35);
- recuperatie van afval (NACE-code 37);
- bouwnijverheid (NACE-code 45);
- verkoop en reparatie van auto's en motorrijwielen; kleinhandel in motorbrandstoffen (NACE-code 50);
- groothandel en handelsbemiddeling, exclusief de handel in auto's en motorrijwielen (NACE-code 51);
- vervoer te land (NACE-code 60);
- vervoer over water (NACE-code 61);
- vervoerondersteunende activiteiten (NACE-code 63);
- overige zakelijke dienstverlening⁷ (NACE-code 74).

Bron: WES enquête 2003, bevraging van de bedrijven in het havengebied

Na uitzuivering van de subsectoren waarbinnen indirecte tewerkstelling a priori moet worden uitgesloten⁸, kan de potentiële indirecte tewerkstelling in het arrondissement Brugge uiteindelijk worden vastgelegd. Deze potentiële indirecte tewerkstelling is toe te wijzen aan 2.074 bedrijven in het arrondissement Brugge (met uitsluiting van het havengebied zélf) met in totaal een tewerkstelling van 13.876 personen. Deze bedrijven worden door de aard van hun activiteiten beschouwd als bedrijven waarvan de tewerkstelling (geheel of gedeeltelijk) wordt gegenereerd door de haven van Brugge-Zeebrugge. Het merendeel van deze potentiële indirecte tewerkstelling is terug te vinden in Brugge (7.706 arbeidsplaatsen), Knokke-Heist (1.402 arbeidsplaatsen) en Torhout (1.264 arbeidsplaatsen) en binnen de sectoren 'bouwnijverheid' (4.454 arbeidsplaatsen), 'overige zakelijke dienstverlening' (4.332 arbeidsplaatsen), 'groothandel' (2.581 arbeidsplaatsen) en 'vervoer te land' (1.358 arbeidsplaatsen).

Om vervolgens de **reële indirecte tewerkstelling** in het arrondissement Brugge vast te stellen, werd in het kader van de studie "Onderzoek naar de impact van de haven van Brugge-Zeebrugge op het vlak van tewerkstelling (direct en indirect)" een schriftelijke enquête gericht aan een representatieve steekproef van 1.273 bedrijven in het arrondissement Brugge. Deze bedrijven werden geselecteerd uit de groep van 2.074 door de aard van hun activiteiten als indirecte tewerkstelling in aanmerking komende bedrijven uit het arrondissement Brugge.

Van de 290 bedrijven die op de enquête hebben gereageerd, beweert 42,4% (123 bedrijven) klant en/of leverancier te zijn bij één of meerdere bedrijven in de haven. Deze bedrijven vertegenwoordigen een totale tewerkstelling van 2.348 arbeidsplaatsen. Indien ook rekening wordt gehouden met de mate waarin deze klant- of leveranciersrelatie per bedrijf van toepassing is⁹, dan wordt de indirecte tewerkstelling van de

haven van Brugge-Zeebrugge berekend op 311,4 arbeidsplaatsen bij deze 123 aan de haven gerelateerde bedrijven. Ten opzichte van de totale tewerkstelling in de 290 bedrijven die op de enquête hebben gereageerd (3.487), vertegenwoordigt dit 8,9%.

Toegepast op de totale potentiële indirecte tewerkstelling in het arrondissement Brugge (een totale tewerkstelling van 13.876 arbeidsplaatsen), geeft dit een geraamde totale indirecte tewerkstelling van 1.235 arbeidsplaatsen¹⁰.

Indien we de resultaten bekijken per deelsector (zie **tabel 6**), dan zien we dat de relatie met de haven vooral sterk aanwezig is in de deelsectoren 'vervaardiging van overige transportmiddelen' (90,0%), de visserij (44,4%) en het vervoer te land (28,0%). In aantal arbeidsplaatsen kan de indirecte tewerkstelling worden beschreven als volgt: 380 arbeidsplaatsen zijn te situeren in het vervoer te land (35,4%), 244 in de bouwnijverheid (22,7%), 165 in de visserij (15,4%), 158 in de vervaardiging van overige transportmiddelen (14,7%) en 96 in de overige zakelijke dienstverlening (8,9%). In de groot- en kleinhandel, de sector van de vervoerondersteunende activiteiten en de recuperatie van afval blijkt relatief weinig indirecte tewerkstelling voor te komen.

**BOVENOP DE
RECHTSTREEKSE
TWERKSTELLING
CREËERT DE HAVEN BRUGGE-
ZEEBRUGGE NAAR SCHATTING
NOG EENS 1.235
ARBEIDSPLAATSEN IN HET AR-
RONDISSEMENT BRUGGE.**

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

Tabel 6
Raming van de indirecte tewerkstelling naar sector

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

^(a) Exclusief 353, 354, 355

^(b) Exclusief 501, 502, 504

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

^(d) Exclusief 633

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

Prognose van de havengebonden private tewerkstelling

Als uitgangspunt voor een prognose van de havengebonden private tewerkstelling in de haven van Brugge-Zeebrugge, geldt dat dit deel van de directe tewerkstelling in de haven, hierboven geraamd op 5.600 jobs in het jaar 2001, in essentie trafiekgebonden is. Daarom kan - met het oog op een prognose van de tewerkstelling - worden teruggegrepen naar de trafiekprognoses die werden opgemaakt in het kader van het "Strategisch Plan voor de toekomstige ontwikkeling van de haven van Brugge-Zeebrugge".

Tabel 8 toont de trafiekprognoses voor de haven van Brugge-Zeebrugge volgens drie scenario's. Hieruit blijkt dat de trafiek in de haven zal evolueren van de huidige 32 miljoen ton (2001) naar een verwachte overslag die, naargelang het scenario, varieert van 50,5 miljoen ton tot 93,6 miljoen ton in 2020.

Vervolgens kan de relatie worden gelegd tussen de hoeveelheid overgeslagen goederen en de tewerkstelling die dit rechtstreeks genereert. Hiervoor wordt een beroep

gedaan op de gegevens van 2001 die betrekking hebben op het aantal shifts die door havenarbeiders werden gepresteerd. In totaal gaat het om 201.744 shifts, gepresteerd door 1.069 havenarbeiders, die als volgt zijn gespreid over de goederencategorieën¹¹:

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

Indien er vervolgens wordt van uitgegaan dat één havenarbeider per jaar gemiddeld 185 shifts presteert (gemiddelde over de voorbije 10 jaar) en dat er de komende 20 jaar een productiviteitstoename zal gelden van 1% per jaar¹², kan een prognose worden gemaakt van de verwachte tewerkstelling voor de overslag van goederen in de haven van Brugge-Zeebrugge (zie **tabel 9**).

Tabel 7
Raming van de indirecte tewerkstelling naar gemeente

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

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

Tabel 8
Prognose van de goederentrafiek in de haven van Brugge-Zeebrugge, naar verschijningsvorm (in 1.000 ton)

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

^(a) Aangenomen wordt: een lage economische groei (1,5% per jaar) en een restrictief havenbeleid (teruglopend marktaandeel).

^(b) Aangenomen wordt: een middenscenario inzake economische groei (2,25% per jaar) in combinatie met een gelijkblijvend havenbeleid (constant marktaandeel).

^(c) Aangenomen wordt: een hoge economische groei verwacht (3% per jaar) samen met een expansief havenbeleid (groeiend marktaandeel).

Bron: IDEA Consult, Economische positionering van de haven van Brugge-Zeebrugge, februari 2002. Verwerking: WES Onderzoek & Advies



■ Bridgestone-Firestone Zeebrugge



■ Kiwibehandeling op Belgian New Fruit Wharf, Zeebrugge

Uit **tabel 9** blijkt dat de verwachte tewerkstelling van havenarbeiders in de haven van Brugge-Zeebrugge voor het jaar 2020 geraamd wordt op 1.303 arbeidsplaatsen volgens het laag/restrictief scenario, op 1.940 arbeidsplaatsen volgens het midden/status-quo scenario en op 2.537 arbeidsplaatsen volgens het hoog/expansief scenario.

Indien men er tenslotte van uitgaat dat de overige havengebonden private tewerkstelling in het havengebied proportioneel zal mee-evolueren met de verwachte evolutie van de goederenverkeer (en van de tewerkstelling van havenarbeiders), blijkt dat voor het jaar 2020 een private tewerkstelling in havengebonden activiteiten kan worden

verwacht die varieert van ongeveer 6.600 personen volgens het laag/restrictief scenario, 9.850 personen volgens het midden/status-quo scenario tot 12.870 personen volgens het hoog/expansief scenario (zie **tabel 10**).

1 Dit artikel is een samenvatting van een onderzoek dat WES Onderzoek & Advies in het kader van de opmaak van het "Strategisch Plan voor de toekomstige ontwikkeling van de haven van Brugge-Zeebrugge" heeft uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (departement leefmilieu en infrastructuur, afdeling beleid). Voor het volledige onderzoek verwijzen we naar: WES, "Onderzoek naar de impact van de haven

Tabel 9

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

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

Bron: Eigen berekeningen WES Onderzoek & Advies

Tabel 10

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

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

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

Brcn: Eigen berekeningen WES Onderzoek & Advies



Foto: © Patrick Henken, ex-luchtfotografie

■ LNG-Fluxys terminal, Zeebrugge



Foto: © Mike Lippis

■ Stora Enso, Zeebrugge

van Brugge-Zeebrugge op het vlak van tewerkstelling (direct en indirect)", december 2003, 55 blz.

- 2 In de eerste helft van juni 2003 werden in totaal 488 enquêteformulieren verzonden. Op de enquête reageerden 117 bedrijven met een totale tewerkstelling van 3.270 werknemers, hetgeen de responsgraad op 24,0% brengt in termen van aantal bedrijven en op 42,8% brengt in termen van tewerkstelling.
- 3 Dit aantal kan nog eens worden opgesplitst in twee categorieën: 1.246 havenarbeiders en 1.204 eigen tewerkstelling van de overslagbedrijven.
- 4 De aanwezigheid van het bedrijf Glaverbel/Seapane (gezamenlijke tewerkstelling van 305 arbeidsplaatsen) zorgt voor dit vrij hoge percentage niet-havengebonden tewerkstelling in de achterhaven.
- 5 Aan deze sector wordt de groep van de havenarbeiders toegewezen.
- 6 Met de 'vervaardiging van overige transportmiddelen' wordt de vervaardiging van transportmiddelen, anders dan auto's (personenauto's, vrachtwagens, bestelwagens, vrachtauto's, trekkers voor opleggers, autobussen, touringcars,...), carrosserieën, aanhangwagens, caravans en onderdelen en accessoires voor motorvoertuigen en motoren daarvan bedoeld. Met overige transportmiddelen worden de schepen, het rollend materieel voor spoor- en tramwegen, de lucht- en ruimtevaartuigen, de motorrijwielen en rijwielen en de overige transportmiddelen zoals kruiwagens, bagagekarren, handwagens, caddies, transportwagentjes en voertuigen die door dieren worden getrokken bedoeld.
- 7 De 'overige zakelijke dienstverlening' omvat activiteiten zoals advies en bijstand aan de bedrijfswereld, technisch advies, architecten en ingenieurs, technische testen en analyses, reclamewezen, selectie en terbeschikkingstelling van personeel, opsporings- en beveiligingsdiensten, industriële reiniging en diverse andere dienstverlening aan bedrijven.
- 8 Het betreft volgende subsectoren:
 - binnen de groep 'vervaardiging van overige transportmiddelen': vervaardiging van lucht- en ruimtevaartuigen (NACE-code 353), vervaardiging van motorrijwielen en rijwielen (NACE-code 354) en vervaardiging van overige transportmiddelen n.e.g. (NACE-code 355);

- binnen de groep 'verkoop en reparatie van auto's en motorrijwielen; kleinhandel in motorbrandstoffen': handel in auto's (NACE-code 501), onderhoud en reparatie van auto's (NACE-code 502) en handel en reparatie van motorrijwielen (NACE-code 504);
 - binnen de groep 'vervoer te land': vervoer per spoor (NACE-code 601), personenvervoer te land volgens een dienstregeling (NACE-code 6021), exploitatie van taxi's (NACE-code 6022), overig vervoer van personen te land (NACE-code 6023), verhuisdiensten (NACE-code 60241), vervoer via pijpleidingen (NACE-code 603);
 - binnen de groep 'vervoerondersteunende activiteiten': reisbureaus en touroperators (NACE-code 633).
- 9 Bijvoorbeeld: een bedrijf met een totale tewerkstelling van 10 personen realiseert 20% van zijn totale omzet binnen het havengebied. De resulterende indirecte tewerkstelling wordt in dit geval vastgelegd op 2 arbeidsplaatsen.
 - 10 Deze extrapolatie veronderstelt dat de afhankelijkheidsgraad van de haven bij die bedrijven die niet hebben gereageerd op de enquête dezelfde is als bij die bedrijven die wél hebben gereageerd op de enquête. Deze aanname leidt ertoe dat het resultaat van de berekening moet worden gezien als een waarschijnlijke bovengrens. Men mag immers aannemen dat bedrijven die met de haven geen enkele binding hebben zeker niet meer geneigd zullen zijn aan de enquête mee te werken en dus zeker niet minder zullen tegenwoordigd zijn onder de niet-respondenten dan onder de respondenten.
 - 11 Bron: CEWEZ. Het aantal voor de overslag van vloeibare bulk gepresteerde shifts komt in dit overzicht niet voor omdat dit ook in de werkelijkheid het geval is.
 - 12 Dit betekent dat voor het jaar 2020 volgende ratio's gelden: 8,66 shifts voor de overslag van 1.000 ton ro-ro goederen, 1,29 shifts voor de overslag van 1.000 ton containers, 27,67 shifts voor de overslag van 1.000 ton conventioneel stukgoed en 0,25 shifts voor de overslag van 1.000 ton vaste bulk.