

De sociaal-economische meerwaarde van de haven van Antwerpen voor Vlaanderen

Hannes HAVERMAET – onderzoeksassistent

Joris BECKERS, Thierry VANELSLANDER, Ann VERHETSEL – promotoren

Februari 2021

*Studie in opdracht van en gefinancierd door Port of Antwerp en Provincie
Antwerpen*



TPR

Departement Transport en Ruimtelijke Economie
Universiteit Antwerpen



**Port of
Antwerp**



**Provincie
Antwerpen**

INHOUDSTAFEL

1	INLEIDING.....	3
2	METHODE.....	7
2.1	AFBAKENING GEBIED ANTWERPSE HAVEN	7
2.2	SOCIAAL-ECONOMISCHE KENMERKEN VAN HAVENWERKNEMERS.....	10
2.3	GEMEENTELIJKE PERSONENBELASTING BETAALD DOOR HAVENWERKNEMERS	12
2.3.1	<i>Top-downbenadering</i>	13
2.3.2	<i>Bottom-upbenadering</i>	14
2.3.3	<i>Synthese</i>	18
3	SOCIO-DEMOGRAFISCHE KENMERKEN VAN HAVENWERKNEMERS	19
3.1	WOONPLAATS	19
3.2	WERKLOCATIE	22
3.3	REKRUTERINGSGEBIED.....	24
3.4	MARITIEME VERSUS NIET-MARITIEME CLUSTER.....	27
3.5	VERDELING OVER ECONOMISCHE SECTOREN.....	29
3.6	LEEFTIJD	33
3.7	GESLACHT.....	35
3.8	ARBEIDSREGIME.....	37
3.9	NATIONALITEIT EN HERKOMST	40
3.9.1	<i>Nationaliteit</i>	40
3.9.2	<i>Herkomst</i>	42
3.10	INKOMEN	44
4	GEMEENTEBELASTING GEGENEREERD DOOR HAVENWERKNEMERS	49
4.1	TOP-DOWNBENADERING	49
4.2	BOTTOM-UPBENADERING	50
4.3	SYNTHESE	51
5	CONCLUSIE	55
6	BELEIDSAANBEVELINGEN	57
7	BIBLIOGRAFIE	59
8	BIJLAGE	61

1 Inleiding

De vier zeehavens in Vlaanderen zorgden in 2018 samen voor een directe toegevoegde waarde van 17,18 miljard euro en bovendien stelden zij zo'n 106.000 mensen (in Voltijdse Equivalenten) rechtstreeks voltijds tewerk (Rubbrecht & Burggraeve, 2020). De grootste van de vier havens is de haven van Antwerpen, een wereldspeler en de tweede grootste haven in Europa. De haven van Antwerpen is een belangrijke economische motor van Vlaanderen en een aantrekkelijke toegangspoort tot Europa. Bovendien geeft de haven aan het achterland de mogelijkheid om zich aan te sluiten bij de rest van de wereldeconomie.

Deze diverse gunstige economische effecten tracht men weer te geven in haveneconomische impactstudies. Het gaat om economische impactstudies, zoals we die bijvoorbeeld kennen voor verschillende soorten infrastructuur of grote sportevenementen, maar dan specifiek gericht op haveninfrastructuur. Dat kan gaan om één beperkt deel van een haven, een volledige haven of een volledige havenrange. Men schetst dan een huidige stand van zaken, geeft een evolutie van de impact van een haven of tracht te benaderen wat de impact zou zijn van havenuitbreiding of extra infrastructuur.

Verschillende stakeholders oefenen druk uit op havens en haar infrastructuur, en impactstudies vormen dan een instrument voor alle betrokkenen. Vaak zijn er immers grote publieke investeringen nodig en wil men inzicht krijgen in de opbrengst van die investeringen. Verder veroorzaakt een haven enkele negatieve effecten, zoals luchtvervuiling of geluidsoverlast. De positieve effecten van een haven moeten dus voldoende groot zijn om de aanwezigheid en ontwikkeling ervan te verantwoorden.

Een impactstudie kan echter nog andere doeleinden dienen. Aan de hand van impactstudies kan men beter inschatten waar eventuele investeringen nodig zijn (Merk, Manshanden, & Dröes, 2013). Bovendien geeft de aard en de reikwijdte van de effecten van haveninfrastructuur ook een beter inzicht in wie de kosten voor dergelijke investeringen zou moeten dragen.

Een belangrijke reeks van studies binnen de Belgische context komt van de Nationale Bank van België (NBB). Jaarlijks verschijnt de studie "Het economische belang van de Belgische zee – en binnenhavens". De rapporten focussen zich voornamelijk op de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid die wordt gecreëerd in de verschillende zeehavens.

De rapporten bespreken ook de indirecte toegevoegde waarde en werkgelegenheid die voortkomt uit de activiteiten binnen het havengebied zelf. Het gaat dan om activiteiten die uitgevoerd worden door ondernemingen die niet tot de havenondernemingen behoren, maar er wel aan gelinkt zijn doordat

ze klant of leverancier van een havenonderneming zijn. Deze afgeleide of indirecte effecten zijn voor de zee- en binnenhavens qua toegevoegde waarde kleiner dan de directe effecten (13,11 miljard euro in 2018), maar op het vlak van werkgelegenheid dan weer groter (131.591 VTE in 2018). De studies van de NBB laten toe om de evolutie van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid binnen de Belgische havens nauwgezet op te volgen.

Het opvolgen van deze evoluties is ook van belang om de impact van ontwrichtende ontwikkelingen weer te geven, zoals de financiële crisis van 2008 en de daaropvolgende economische crisis. Het duurde bijna tien jaar vooraleer de werkgelegenheid in de haven van Antwerpen terug op het niveau van voor de crisis kwam (Rubbrecht & Burggraeve, 2020). Ook de huidige gezondheids- en economische crisis, veroorzaakt door het coronavirus, kan een effect genereren op de werkgelegenheid in de haven van Antwerpen. Tijdens de coronagolven bleef de haven 100% operationeel als essentiële infrastructuur in de bevoorrading van België en Europa. Momenteel is nog niet duidelijk wat de impact zal zijn op de werkgelegenheid in de haven en of deze te vergelijken is met de impact van de financieel-economische crisis. Ook andere ontwikkelingen, zoals de Brexit of belangrijke handelssancties, kunnen de werkgelegenheid in de haven van Antwerpen beïnvloeden.

Een ander onderzoek dat de impact van de haven van Antwerpen bestudeert is dat van Notteboom (2015). Hierin werkt men met gegevens uit de studies van de NBB, aangevuld met gegevens van de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid [KSZ] om de ruimtelijke spreiding van de impact van de Antwerpse haven te bestuderen. Notteboom onderzoekt de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde in de haven van Antwerpen en het effect hiervan op 78 gemeentes in de regio rond de haven van Antwerpen (provincie Antwerpen en het Waasland). Het onderzoek brengt ook de gemeentebelastingen die voortkomen uit de arbeid in de haven van Antwerpen in kaart. Het voorliggend onderzoek zal enkele onderdelen van deze vorige studie actualiseren, waarbij ook aandacht uitgaat naar enkele extra socio-demografische kenmerken van de havenwerknemers uit de haven van Antwerpen.

Tot slot vermelden we nog de studie van Esser et al. (2017). Deze studie onderzoekt de werkgelegenheid in de haven van Antwerpen en de toekomst ervan op korte en middellange termijn. Omdat de studie een gelijkaardige methode gebruikt om het havengebied van Antwerpen en haar werknemersbestand af te bakenen, vormt het een goede basis om onze eigen resultaten mee te vergelijken. De studie van Esser et al. gebruik gegevens voor het jaar 2014 en bestudeert gelijkaardige socio-demografische kenmerken, echter niet de ruimtelijk-economische impact op de regio.

Eerdergenoemde impactstudies zijn niet de enige: voor verschillende havens werden door universiteiten en adviesbureaus reeds impactstudies uitgevoerd. Hierboven gaven we al aan dat

verschillende van die studies wijzen op de positieve effecten van haveninfrastructuur. We weten echter onvoldoende waar de sociaaleconomische effecten die een haven genereert, geografisch neerslaan. Het is dus niet altijd duidelijk wie die impact ondervindt en hoe die impact ruimtelijk verspreid is. Blomme (2014) stelt dat we dieper moeten ingaan op de verschillende indicatoren die men gebruikt in haveneconomische impactstudies, zoals werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Hoewel studies zoals die van de NBB een degelijk inzicht in de impact van een haven bieden, geven ze bijvoorbeeld niet weer waar de werknemers in de havens precies vandaan komen en welke gemeenten of gebieden dus de grootste impact van de haven ondervinden.

De laatste jaren zien we impactstudies waarin de regio steeds meer aandacht krijgt (Acciaro, 2008; Bottasso, Conti, Ferrari, & Tei, 2014; Park & Seo, 2016). De studie van Notteboom (2015) in het bijzonder, aangezien hier de haven van Antwerpen en de lokale impact ervan centraal staat. De huidige studie wil bijdragen aan de kennis rond de spreiding van de mogelijke positieve effecten van een haven. Het doel is een gedetailleerd inzicht te krijgen in de werkgelegenheid in de haven van Antwerpen en de ruimtelijke effecten ervan.

De volgende onderzoeksvragen vormen daarbij de leidraad:

- Welke socio-demografische kenmerken hebben de havenwerknemers in de Antwerpse haven?
- Hoe verspreidt de sociaal-economische impact van de haven van Antwerpen zich over Vlaanderen en België?
- Wat is de financiële impact van de haven van Antwerpen op de gemeentes in Vlaanderen en België?

Aan de hand van gegevens van de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid (2020) bespreken we de socio-demografische kenmerken van de havenwerknemers in 2017 (de huidige situatie ziet er, o.a. door toedoen van de gezondheids- en economische crisis, mogelijk dus anders uit). We hanteren hierbij een beschrijvende methode. Verder analyseren we de ruimtelijke spreiding van de havenwerknemers: we bestuderen alle gemeentes waarin havenwerknemers wonen die actief zijn in de haven van Antwerpen. We gaan ook dieper in op de samenstelling van variabelen zoals geslacht, leeftijd, nationaliteit, herkomst, inkomen, enz. Dit doen we aan de hand van QGIS, een geografisch informatiesysteem. Tot slot schatten we de financiële impact van de haven van Antwerpen in de Belgische gemeenten aan de hand van twee methodes. De eerste methode vertrekt van de totale som gemeentebelastingen betaald in een gemeente waaruit we vervolgens het aandeel van de havenwerknemers afleiden. De tweede methode gebruikt de inkomensgegevens van de KSZ om zo per gemeente te benaderen hoeveel gemeentebelasting betaald werd door havenwerknemers.

In het volgend hoofdstuk lichten we de gegevensaanvraag bij de KSZ toe en de beschrijvende methode die we gebruiken om de socio-demografische kenmerken van de havenwerknemers weer te geven. We gaan ook dieper in op de methode die gebruikt wordt om de ruimtelijke analyse uit te voeren en hoe deze verschilt van de methodes van eerdere studies. Tot slot bespreken we ook de twee methodes om de financiële impact van de haven weer te geven. In hoofdstuk 3 bespreken we dan in tien verschillende onderdelen de socio-demografische kenmerken van de havenwerknemers. In sommige onderdelen gaan we ook verder in op de ruimtelijke analyse van die kenmerken. Hoofdstuk 3 eindigt met een bespreking van de inkomensgegevens en op die manier leiden we hoofdstuk 4 in waarin we schatten welke gemeentebelastingen worden betaald door havenwerknemers.

2 Methode

Het doel van deze studie is het onderzoeken van de sociaal-economische impact van de haven van Antwerpen op Vlaanderen en België. De gerealiseerde werkgelegenheid en de personenbelasting die als gevolg daarvan in de omliggende gemeenten wordt geïnd, vormen de belangrijkste indicatoren in deze studie om de impact van de haven weer te geven. In wat volgt gaan we verder in op de methode die we gebruikten om deze sociaal-economische invloeden van de haven in kaart te brengen.

2.1 Afbakening gebied Antwerpse haven

Om de impact te bestuderen is het belangrijk om de Antwerpse haven duidelijk af te bakenen. We baseren ons hierbij op de afbakening uit de jaarlijkse studie van de NBB: daarin hanteert ze een geografisch criterium en een functioneel criterium.

Volgens het geografisch criterium vallen alle ondernemingen die zich binnen de havenperimeter bevinden, zoals bepaald bij Koninklijk Besluit in 1993, onder de afbakening van de haven van Antwerpen. Die havenperimeter kunnen we als volgt omschrijven (Vlaamse Havencommissie, 2020):

Rechteroever:

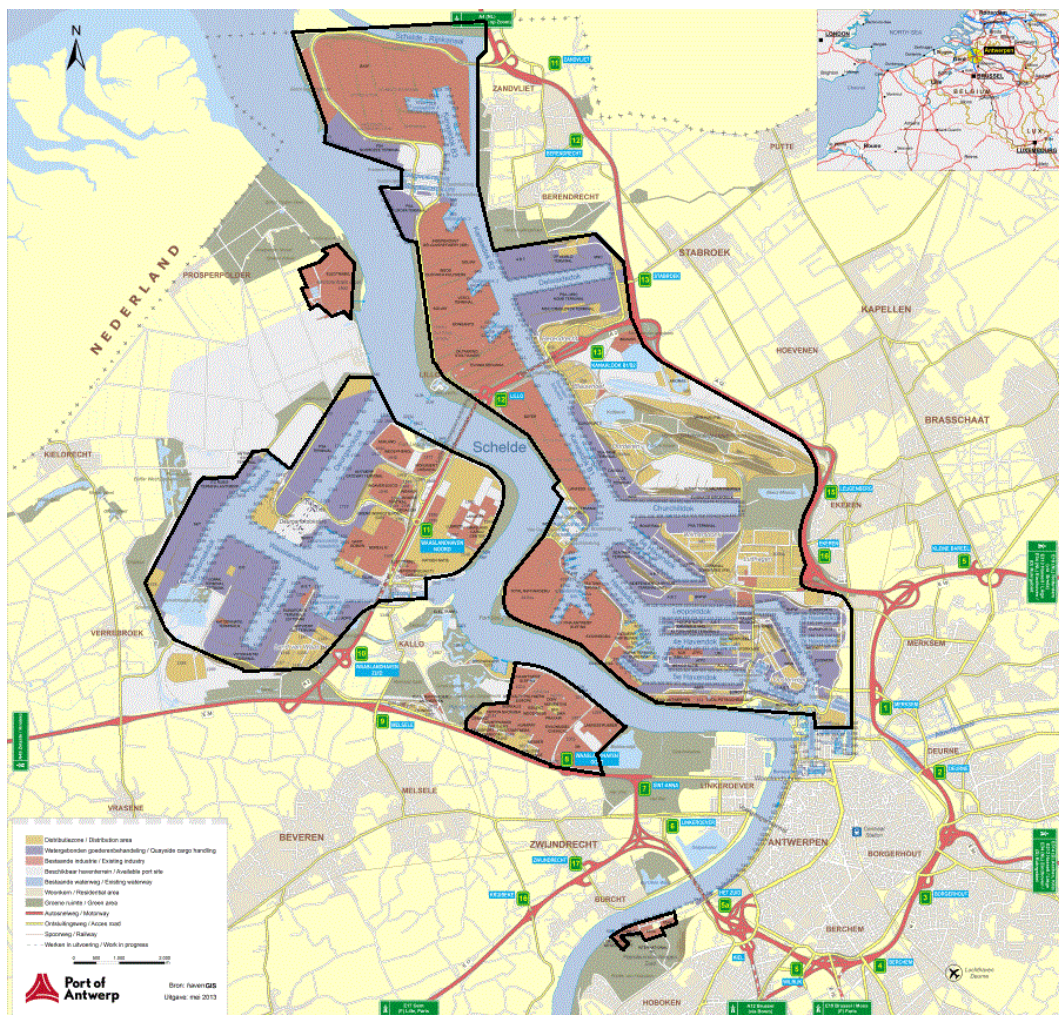
- ten noorden begrensd door de rijksgrens met Nederland vanaf de grens met de gemeente Beveren (het midden van de stroom) tot, oostwaarts, de snijding met de gemeentegrens Antwerpen-Stabroek;
- ten oosten de grens Antwerpen-Stabroek tot de ontworpen rijksgrens A 12 verder zuidwaarts tot rijksweg N 114 a (Ekersesteenweg) via rijksweg N 180 (Noorderlaan) tot de noordelijke oever van het Albertkanaal, oostwaarts tot rijksweg N 129 (Minister Delbekelaan) tot aan Schijnpoort, De Slachthuislaan, Bredastraat, Viaduct Express, Ellermanstraat tot rijksweg N 1 (Italiëlei) zuidelijk tot de Tunnelplaats, Ankerrui, Brouwersvliet tot de Tavenierskaai (waterkerende muur inbegrepen);
- ten zuiden, langsheen de waterkerende muur (inbegrepen) van de Scheldekaaien tot Schelde nr. 8. Vervolgens de Generaal Armstronglaan tot aan de spoorlijn Antwerpen-Zuid-Boom verder tot de Krugerbrug, Naftaweg, de Grensgracht, de grenzen van lot B en J van de Petroleuminstellingen Zuid en de vroegere stadsgrens Antwerpen-Hoboken tot de grens Antwerpen-Zwijndrecht in de stroom;
- ten westen de grens Antwerpen-Zwijndrecht in de Scheldebodding. Vervolgens de linkerscheldeoever op Antwerps grondgebied tot aan de grens Zwijndrecht-Antwerpen ter hoogte van Pijp Tabak aan de Schelde. Vanaf hier noordwaarts in het midden van de stroom, de gemeentegrens met Zwijndrecht en Beveren tot aan de rijksgrens met Nederland.

Linkeroever:

- ten oosten, de grens van de stad Antwerpen vanaf de rijksgrens met Nederland tot de snijding met rijksweg nr. 617;
- ten zuiden, de rijksweg nr. 617, vanaf voormeld snijpunt tot de snijding met de provincieweg nr. 356;
- ten westen, de westelijke grens van de aan te leggen groenzone;
- ten noorden, de rijksgrens met Nederland.

De totale oppervlakte van het havengebied bedraagt 12.068 hectare waarvan 6.784 hectare op rechteroever en 5.284 hectare op linkeroever (Port of Antwerp, 2020). Figuur 1 geeft dit duidelijk weer. Het havengebied werd zwart omlijnd.

Figuur 1 - Havengebied Antwerpen (zwart omlijnd) (Overgenomen uit Esser et al., 2017; copyright Port of Antwerp)



Maar ook bedrijven buiten die havenperimeter, die duidelijk een sterke band met de haven hebben, vallen voor de NBB via het functioneel criterium onder die afbakening. Het gaat hier om bepaalde “havengebonden bedrijfstakken waarvan het bestaan essentieel is voor de havens (beheer en

onderhoud, scheepvaart, overslag, opslag, sluizen, baggerwerken, visserij, maritieme diensten enz.)” (Lagneaux, 2006, p. 87). Een onderneming hoeft dus niet binnen de strikte afbakening van het havengebied volgens het KB van 1993 te liggen, maar kan ook elders in België gevestigd zijn.

Daarin ligt meteen ook het verschil met voorliggende studie. Wij beperken ons in deze studie tot de vestigingen van havenbedrijven die binnen één van de drie havengemeentes liggen, zijnde Antwerpen, Beveren of Zwijndrecht. De vestigingen van ondernemingen die voor de NBB via het functioneel criterium tot de haven van Antwerpen behoren, maar buiten die drie gemeentes liggen maken dus geen deel uit van dit onderzoek.

De lijst met ondernemingen die we bestuderen is afkomstig van de NBB. Op basis van die lijst verkregen we bij de KSZ de sociaal-economische gegevens van de werknemers van vestigingen van havenondernemingen binnen de drie genoemde gemeentes (waardoor sommige vestigingen van ondernemingen, of zelfs volledige ondernemingen, op de lijst van de NBB dus weggelaten worden uit de selectie). Het was niet mogelijk om de strikte afbakening van het havengebied (zoals hierboven afgebeeld) aan te houden, vandaar werd gekozen voor een afbakening aan de hand van gemeentegrenzen.

De zelfstandige arbeid die uitgevoerd wordt in de haven van Antwerpen maakt ook geen deel uit van deze lijst, voor zover deze ondernemingen niet gevestigd zijn binnen de haven van Antwerpen of door de NBB volgens het functioneel criterium niet tot de havenbedrijven behoren. Deze zelfstandige arbeid maakt echter wel deel uit van de indirecte effecten (zie eerder) die de haven van Antwerpen creëert.

In totaal leverde de lijst van de NBB gegevens op voor 63.241 havenwerknemers, aangeleverd door de KSZ en geteld op 31 december 2017. Dit wijkt enigszins af van de gegevens voor 2017 die we terugvinden in het recentste rapport van de NBB (61.914 VTE) (Rubbrecht & Burggraeve, 2020). Enkele zaken die dit verschil verklaren, haalden we al aan. Zo rekent de NBB steeds in VTE, terwijl voorliggende studie in werknemersaantallen rekent. De studies van de NBB hebben een ruimere interpretatie van de haven van Antwerpen (volgens het geografisch en het functioneel criterium), terwijl deze studie enkel vestigingen van havenondernemingen in Antwerpen, Beveren of Zwijndrecht in acht neemt. Bovendien verschilt de gegevensbron: de NBB raadpleegt jaarrekeningen en werkt met aanvullende enquêtes om de toegevoegde waarde en werkgelegenheid te capteren, deze studie gebruikt gegevens van de KSZ waardoor geen schatting van de werkgelegenheid hoeft gemaakt te worden (zoals dat wel het geval kan zijn bij het werken met enquêtes). Tot slot kijkt de NBB naar de gemiddelde werkgelegenheid over een volledig jaar om de werkgelegenheid in één vestiging te bepalen, terwijl we in deze studie de situatie op het einde van het jaar 2017 bekijken.

Ondanks de twee verschillende methodes om de werkgelegenheid in de haven van Antwerpen te berekenen, leveren ze beide toch resultaten op die dicht bij elkaar liggen. De voornaamste reden hiervoor is dat steeds gebruik wordt gemaakt van dezelfde lijst van ondernemingen. En hoewel enkele vestigingen van ondernemingen daarvan niet worden opgenomen in deze studie (omdat ze niet in Antwerpen, Beveren of Zwijndrecht gelegen zijn) lijkt dat slechts een beperkte impact te hebben op de totale werkgelegenheid die voortvloeit uit de gegevens.

Een belangrijk aspect dat we nog niet bespraken en dat zowel in de studies van de NBB als in de voorliggende studie gebruikt wordt, is het onderscheid tussen sectoren in de maritieme cluster en de niet-maritieme cluster. De eerste bestaat uit de watergebonden en essentiële sectoren die sterk verbonden zijn met een haven. De tweede bestaat voornamelijk uit sectoren uit de industrie die er baat bij hebben om zich in een haven te vestigen. Dit leidt tot een opdeling met 8 sectoren in de maritieme cluster en 13 sectoren in de niet-maritieme cluster, weergegeven in Tabel 1. De gedetailleerde samenstelling van deze verschillende sectoren is opgenomen in bijlage 2.

Tabel 1 - Sectoren binnen de maritieme en niet-maritieme cluster in de haven van Antwerpen

Maritieme cluster	Niet-maritieme cluster
Goederenbehandelaars	Ander vervoer over de weg
Havenaanleg en baggerwerken	Andere industrie
Havenbedrijf	Andere logistieke diensten
Maritieme handel	Automobielenindustrie
Rederijen	Bouw
Scheepsagenten en expediteurs	Chemische industrie
Scheepsbouw en -herstelling	Elektronica
Visserij	Energie
	Handel
	Metaalverwerkende industrie
	Petroleumindustrie
	Voedselindustrie
	Wegvervoer

2.2 Sociaal-economische kenmerken van havenwerknemers

De gegevens voor de 63.241 werknemers die op 31 december 2017 tot het werknemersbestand van de haven van Antwerpen behoorden, bevatten informatie over verschillende variabelen. Wij vroegen

voor de totale set van havenwerknemers de volgende individuele informatie op, gecombineerd in verschillende tabellen (zie bijlage 8.1 voor de volledige gegevensaanvraag):

- De leeftijd opgedeeld in acht leeftijdsklassen:
 - 15 – 19 jaar
 - 20 – 24 jaar
 - 25 – 39 jaar
 - 40 – 54 jaar
 - 55 – 59 jaar
 - 60 – 64 jaar
 - 65 – 69 jaar
 - 70 jaar en ouder
 - Onbekend
- Het geslacht:
 - Man
 - Vrouw
 - Onbekend
- De woonplaats:
 - De administratieve gemeente in België
 - Nederland
 - Overig buitenland (deze landen werden gegroepeerd excl. Nederland)
 - Onbekend
- De werkplek:
 - Vestigingsplaats in de stad Antwerpen
 - Vestigingsplaats in de gemeente Beveren
 - Vestigingsplaats in de gemeente Zwijndrecht
- De sector en cluster waarin de werknemer actief is (zie Tabel 1)
- De bruto jaarinkomensklasse: het gaat hier telkens om het inkomen uit arbeid gepresteerd bij de havenonderneming. Dus niet per se het volledige inkomen, bv. voor werknemers die tevens een zelfstandig bijberoep uitoefenen of werknemers die elders nog werken. Het inkomen houdt rekening met premies (shiftpremie, eindejaarspremie, ...) en vakantiegeld, maar omvat bijvoorbeeld geen maaltijdcheques of gebruik van een bedrijfswagen.
 - minder dan 12.000,00 €
 - 12.000,00 – 23.999,99 €
 - 24.000,00 – 35.999,99 €

- 36.000,00 – 47.999,99 €
- 48.000,00 – 59.999,99 €
- 60.000,00 – 71.999,99 €
- 72.000,00 € of meer
- Onbekend
- Het arbeidsregime
 - Deeltijds
 - Voltijds
- De nationaliteit
 - Belg
 - EU (excl. Belg)
 - Niet-EU
 - Onbekend
- De herkomst, hier kijken we naar de nationaliteit van de havenwerknemer en naar de nationaliteit van de ouders bij hun eigen geboorte.
 - Geen vreemde herkomst gekend
 - Geen vreemde herkomst gekend, maar onvolledige informatie. Er is dan bijvoorbeeld geen informatie over één van de ouders beschikbaar, meestal gaat het dan toch wel om Belgen
 - Vreemde herkomst gekend EU
 - Vreemde herkomst gekend niet-EU
 - Geen informatie beschikbaar

De verschillende tabellen werden vervolgens verwerkt met behulp van Excel en het geografisch informatiesysteem QGIS, om zo de ruimtelijke analyse van de impact van de Antwerpse haven weer te geven.

2.3 Gemeentelijke personenbelasting betaald door havenwerknemers

Verder analyseren we ook de personenbelasting van de havenwerknemers. Concreet schatten we de gemeentelijke personenbelasting betaald door havenwerknemers, hier zijn immers geen directe gegevens voor beschikbaar. De schatting geeft inzicht in het aandeel van de gemeentebelastingen dat per gemeente in 2017 verworven werd uit de activiteiten van de havenwerknemers, zoals de studie van Notteboom (2015) voor 2012 deed. Hiertoe gebruiken we echter twee verschillende methoden die we in deze sectie toelichten, waarvan één gebaseerd op de methode van Notteboom. De methode

werd echter nog verder verfijnd. Uiteindelijk berekenen we ter conclusie ook het gemiddelde van beide methodes.

Om beide methodes te begrijpen, is het van belang om eerst kort in te gaan op hoe gemeentebelastingen worden berekend en geïnd. Bij de gemeentebelasting gaat het eigenlijk om een aanvullende personenbelasting die inwoners van een gemeente betalen aan de gemeentelijke overheid. Deze bijdrage wordt berekend op basis van de algemene personenbelasting die een persoon verschuldigd is aan de federale overheid. Men past hiervoor een gemeentelijk belastingtarief toe op die algemene personenbelasting. Het tarief van de gemeentebelasting varieert van 0% tot 9% naargelang de gemeente waarin men woont. Wie een hoger inkomen heeft, zal doorgaans een hogere algemene belastingsom dienen te betalen, wat maakt dat ook de gemeentebelasting hoger zal zijn.

2.3.1 Top-downbenadering

De eerste methode om de gemeentebelasting van havenwerknemers te becijferen omvat een top-downbenadering. Hierbij starten we met de totale som gemeentelijke opcentiemen op de personenbelasting, gepubliceerd per gemeente. Vervolgens wordt die totale som gedeeld door het aantal loontrekkenden, zelfstandigen en helpers (bijvoorbeeld een echtgenoot of kind) in de gemeente om zo tot een individuele, gemiddelde belastingsom te komen. Die som vermenigvuldigen we vervolgens met het aantal havenwerknemers per gemeente en dat levert een totale belastingsom per gemeente op, afkomstig uit de Antwerpse haven.

Hierbij zijn alvast twee bedenkingen te maken. Ten eerste gaat deze methode ervan uit dat alleen de groep loontrekkenden, zelfstandigen en helpers bijdraagt aan de totale gemeentebelasting per gemeente. Dat is een vereenvoudiging van de realiteit, aangezien heel wat meer vormen van inkomen worden belast, zoals bijvoorbeeld de pensioenuitkering. Een groot deel van de gemeentebelasting komt echter van de inkomens van de loontrekkenden, zelfstandigen en helpers.

Ten tweede hanteren we een gemiddelde gemeentebelastingsom om de totale gemeentebelasting van de havenwerknemers te benaderen. Het gebruik van een gemiddelde kan de resultaten vertekenen. Wanneer de havenwerknemers in een gemeente bijvoorbeeld voornamelijk de laagste inkomensklassen vertegenwoordigen, dan zal het gebruik van de gemiddelde gemeentebelasting tot een overschatting leiden van de totale gemeentebelasting betaald door de havenwerknemers in die gemeente. Omgekeerd kan dit ook tot een onderschatting leiden wanneer de havenwerknemers zich vooral in de hogere inkomensklassen van een gemeente bevinden. De analyse van de inkomensstatistieken (3.10) zullen ons een aanwijzing geven over deze afwijkingen.

2.3.2 Bottom-upbenadering

De tweede methode werkt bottom-up en sluit aan bij de methode van Notteboom (2015). We vertrekken vanuit de inkomens van de havenwerknemers en schatten zo hoeveel gemeentebelasting men hierop verschuldigd is. Door al deze schattingen samen te tellen, komen we tot een totale belastingsom afgedragen door de havenwerknemers uit de haven van Antwerpen. Hieronder wordt deze methode in zeven stappen uitgelegd.

Stap 1

In de eerste stap verzamelen we de bruto jaarlonen van de verschillende werknemers via de KSZ: die vormen de basis van de berekening. We werken hier met de gemiddelde bruto jaarlonen per inkomensklasse: inkomensgegevens op persoonsniveau zijn niet beschikbaar. Het gemiddelde bruto jaarloon per inkomensklasse linken we dan aan elke werknemer in die inkomensklasse. In realiteit zal een werknemer dus iets meer of iets minder dan dat gemiddelde verdienen, maar het loon zal steeds binnen die inkomensklasse vallen.

Voorbeeld

In het voorbeeld dat we zullen uitwerken in de verschillende stappen, gaat het om een alleenstaande persoon. Deze persoon verdient 28.758,77 euro bruto per jaar. Dit loon noemen we het bruto jaarloon.

Stap 2

In de tweede stap passen we de tarieven voor het socialezekerheidsstelsel toe. Iedere werknemer in de privésector betaalt 13,07% van het bruto loon als bijdrage.

Voorbeeld

Na het toepassen van het tarief voor de sociale zekerheid, houdt de persoon in ons voorbeeld nog 25.000,00 euro per jaar over. Dit loon noemen we het bruto belastbaar loon.

Stap 3

Van het bedrag dat overblijft in stap 2 moeten we nog beroepskosten aftrekken. Dat zijn kosten die je zelf moet maken om je beroep te kunnen uitoefenen. Op het bedrag dat deze beroepskosten weergeeft, heft men geen belastingen.

De forfaitaire beroepskosten zijn een schatting van de beroepskosten, een vast bedrag dat men toekent aan een individu, waardoor men de werkelijke beroepskosten niet meer hoeft te berekenen. Personen die vermoeden dat hun beroepskosten hoger liggen dan dit forfait, berekenen meestal zelf de beroepskosten, zodat er een hoger bedrag kan afgetrokken worden van het bedrag uit stap 2. Op

die manier zal het bedrag waarop belastingen moeten worden betaald, lager zijn, waardoor de belastingen ook verlagen.

Voor onze schatting kiezen we ervoor om bij elke werknemer het forfaitaire bedrag toe te passen. Hier maken we dus een vereenvoudiging van de realiteit, aangezien het mogelijk is dat verschillende werknemers hogere beroepskosten bewijzen, waardoor ze minder hoge belastingen dienen te betalen.

Voorbeeld

In het aanslagjaar 2018 bedroegen de maximale forfaitaire beroepskosten die men kon inbrengen 4.320,00 euro. Dit bedrag kan echter lager liggen, naargelang men ook een lager bruto belastbaar loon heeft. Om het forfaitair bedrag vast te leggen, neemt men dit bruto belastbaar loon en verdeelt men dit over enkele schijven. Per schijf zal telkens een bepaald percentage toegepast worden, dat weergeeft hoe hoog de forfaitaire beroepskosten mogen zijn voor een bepaald bruto belastbaar loon.

Die schijven zien er als volgt uit:

Van	tot	percentage
0 euro	8.620,00 euro	30%
8.620,00 euro	20.360,00 euro	11%
20.360,00 euro	35.113, 16 euro	3%

Voorbeeld

De eerste twee schijven vullen we volledig op met het bruto belastbaar loon van 25.000 euro. Dat levert alvast een forfait van $2.586,00 + 1.291,40 = 3.877,40$ euro op. Dan hebben we in de derde schijf nog een bedrag van 4.640 euro over, waarop het percentage 3% van toepassing op is. Dat geeft 139,20 euro. In het totaal kunnen we dan forfaitaire beroepskosten van 4.016,60 euro inbrengen. We merken bovendien op dat wanneer we die derde schijf volledig hadden kunnen opvullen met het bruto belastbaar loon, er dan 4.320,00 euro beroepskosten zouden kunnen ingebracht worden, wat meteen gelijk is aan het maximum forfaitair bedrag.

Wanneer we de forfaitaire beroepskosten van 4.016,60 euro aftrekken van de 25.000,00 euro uit stap 2, blijft er nog een bedrag van 20.983,40 euro over. Daarop zullen we in stap 4 de eigenlijke belastingen berekenen die de kern uitmaken van de personenbelasting.

Stap 4

Het bedrag uit stap 3 dienen we te verdelen over de verschillende belastingschijven om te weten welk belastingtarief precies van toepassing is op welke delen van ons bruto belastbaar loon. Immers, hoe meer we verdienen, hoe hoger het tarief zal zijn voor de hogere delen van ons bruto belastbaar loon. De onderstaande tabel geeft de tarieven voor het aanslagjaar 2018, van toepassing op de inkomens verkregen in 2017:

Belastingschijf	Inkomensschijf	Tarief belasting
Schijf 1	Van 0 tot 11.070 euro	25%
Schijf 2	Van 11.070,01 t/m 12.720 euro	30%
Schijf 3	Van 12.720,01 t/m 21.190 euro	40%
Schijf 4	Van 21.190,01 t/m 38.830 euro	45%
Schijf 5	Meer dan 38.830 euro	50%

Voorbeeld

In ons voorbeeld zorgt dat voor de volgende berekening in verband met de belastingschijven:

Belastingschijf	Grensbedragen (€)	Belasting (%)	Bedrag in schijf (€)	Belast (€)
1	0 - 11.070	25	11.070,00	2.767,50
2	11.070 – 12.720	30	1.650,00	495,00
3	12.720 – 21.190	40	8.263,40	3.305,36
4	21.190 – 38.830	45	-	-
5	>38.830	50	-	-
		TOTAAL	20.983,40	6.567,86

De persoon in ons voorbeeld betaalt 6.567,86 euro belastingen nadat er nog 20.983,40 euro overbleef na stap 3. Die persoon zou zelf dus nog 14.415,54 euro overhouden, maar ook hier zouden we de realiteit vereenvoudigen. Bij de belastingsom die men zou betalen, houdt men nog geen rekening met de zogenaamde belastingvrije som. De belastingvrije som bespreken we in stap 5 en passen we vervolgens toe in ons voorbeeld.

Stap 5

Belastingplichtigen hebben recht op een belastingvrije som. Op die som betaal je dus geen belastingen, de hoogte van die som is afhankelijk van je totale inkomen. De grens voor het aanslagjaar 2018 bedraagt 27.030 euro. Verdien je minder dan dit bedrag, dan geniet je een belastingvrije som

van 7.570 euro. Voor wie meer verdient bedraagt de belastingvrije som 7.270 euro. Op deze eerste som betaal je dus geen belastingen, wat wil zeggen dat de belastingen die werden berekend in stap 4 te hoog zijn omdat we daar de volledige som gebruikten om de belastingen te berekenen. De belastingvrije som moeten we dan eigenlijk inbrengen in de eerste belastingschijf, zodat het grootste deel van die schijf onbelast blijft en het kleinere deel belast wordt aan 25%.

Voorbeeld

De belastingvrije som is 7.570 euro voor de persoon in ons voorbeeld, aangezien het bruto jaarloon minder dan 27.030 euro bedraagt. We gaven al aan dat het resultaat uit stap 4 eigenlijk te hoog ligt. Wanneer we dan stellen dat op de eerste 7.570 euro die je verdient je geen belastingen moet betalen is het resultaat als volgt: we moeten $(7.570 \text{ euro} \times 25\%) = 1.892,50$ euro aftrekken van de 6.567,86 euro uit stap 4.

Dan komen we in stap 5 dus op: $(6.567,86 - 1.892,5) \text{ euro} = \mathbf{4.675,36 \text{ euro}}$

Stap 6

De totale inkomensbelasting wordt verdeeld over de gewestelijke (Vlaamse) en federale (Belgische) overheid. Bovenop deze belasting, moet men ook nog gemeentebelastingen betalen. De hoogte van die gemeentebelasting is dus afhankelijk van de inkomensbelasting op federaal niveau, maar ook van het tarief dat van toepassing is binnen de gemeente waar een havenwerknemer woont.

Neem de stad Antwerpen, waar een groot deel van de havenwerknemers woonachtig is: daar geldt een tarief van 8%. Er komt in realiteit nog eens $(4.675,36 \text{ euro} \times 8\%) = 374,03$ euro bij. Het bedrag van **374,03 euro** vormt dus het belangrijkste resultaat voor deze studie.

Stap 7

Wanneer we deze stappen telkens volgen voor alle individuele havenwerknemers, kunnen we deze resultaten optellen per gemeente en verkrijgen we een benadering van de bijdrage aan de gemeentelijke personenbelasting door de havenwerknemers.

Vergelijking methode Notteboom (2015)

Bovenstaande berekening wijkt op verschillende punten af van de methode die gebruikt werd in de studie van Notteboom (2015). In deze studie gebruikte men de gemiddelde brutolonen per VTE per sector als basis voor de berekening, in plaats van uit te gaan van het gemiddelde brutoloon in de inkomensklasse waartoe een havenwerknemer behoort. Bovendien is niet duidelijk of de vorige studie rekening hield met de bijdrage voor de sociale zekerheid die betaald wordt op het brutoloon, zoals we dat in het voorliggende onderzoek wel doen in stap 2. Tot slot hield Notteboom geen rekening met de beroepskosten die afgetrokken kunnen worden. Hierdoor zal het resultaat in de voorliggende studie

dichter aanleunen bij de realiteit, maar wellicht lager zijn dan verwacht op basis van de resultaten uit de studie van Notteboom. Resultaten uit beide studies kunnen dus niet zomaar vergeleken worden.

2.3.3 Synthese

Beide methodes leveren voor dezelfde gemeente andere resultaten op. De top-downbenadering zal eerder tot een onderschatting leiden doordat de meeste havenwerknemers in inkomensklassen vallen die boven het gemiddelde liggen. Zij betalen daardoor in het echt meer gemeentebelastingen dan het gemiddelde bedrag van de loontrekkenden in de gemeente dat gebruikt wordt in de top-downmethode.

De bottom-upbenadering zal eerder een overschatting opleveren doordat we verschillende aftrekken niet in rekening kunnen brengen, bijvoorbeeld het pensioensparen of de woonbonus. Bovendien zijn er vrijstellingen voor onder andere kinderen die men ten laste heeft. Indien we deze zaken wel in rekening zouden kunnen brengen, dan zou de verschuldigde belasting lager zijn.

Doordat de afwijking van de haveninkomens t.o.v. het gemiddelde inkomen soms groot is, of doordat er meer kroostrijke gezinnen aanwezig kunnen zijn in een bepaalde gemeente, liggen de resultaten van beide methodes soms relatief ver uit elkaar. In andere gemeentes waar zulke afwijkingen minder voorkomen, zullen de resultaten van beide methodes dan weer gelijkaardig zijn. Om toch een benadering te geven van een unieke waarde per gemeente, werd ter conclusie per gemeente ook het gemiddelde berekend van beide methodes.

3 Socio-demografische kenmerken van havenwerknemers

In dit hoofdstuk bespreken we de socio-demografische kenmerken van de havenwerknemers. We lichten de verschillende variabelen apart toe en starten waar mogelijk met een algemene weergave en analyse van de variabele aan de hand van een grafiek of tabel. Vervolgens brengen we die variabele in kaart zodat de ruimtelijke spreiding per variabele duidelijk wordt.

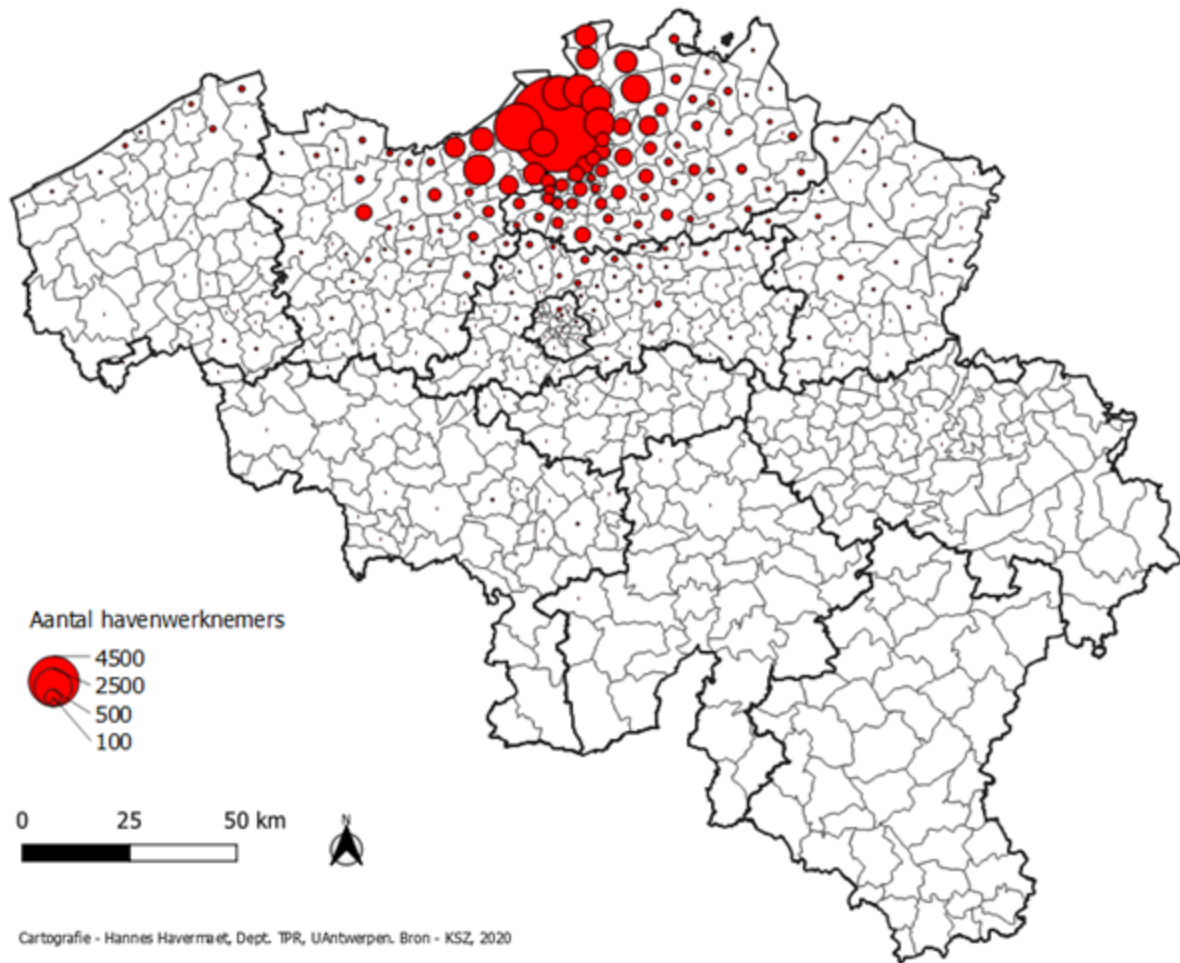
3.1 Woonplaats

Figuur 2 toont meteen de ruimtelijke spreiding van de woongemeentes van de 63.241 havenwerknemers in 2017. Gemeentes waar een klein aantal havenwerknemers woont, kregen een kleine bol. Naarmate het aantal havenwerknemers groter wordt, vergroot ook de bol in een gemeente. In totaal zijn er 485 gemeenten waarin minstens één havenwerknemer uit de Antwerpse haven woonachtig is (op een totaal van 589 Belgische gemeenten in 2017).

In de gemeentes nabij de haven zien we de grootste aantallen havenwerknemers. De stad Antwerpen, inclusief al haar districten, telt 17.145 inwoners die actief zijn als havenwerknemer in de Antwerpse haven. Dat is meteen het grootst absolute aantal havenwerknemers in een gemeente. Beveren telt 4.196 havenwerknemers, de gemeente Stabroek telt er 2.149, de gemeente Kapellen 1.907 en Brasschaat telt 1.778 havenwerknemers. Samen vormen zij de top vijf van havengemeentes wat betreft het absoluut aantal havenwerknemers werkzaam in de haven van Antwerpen.

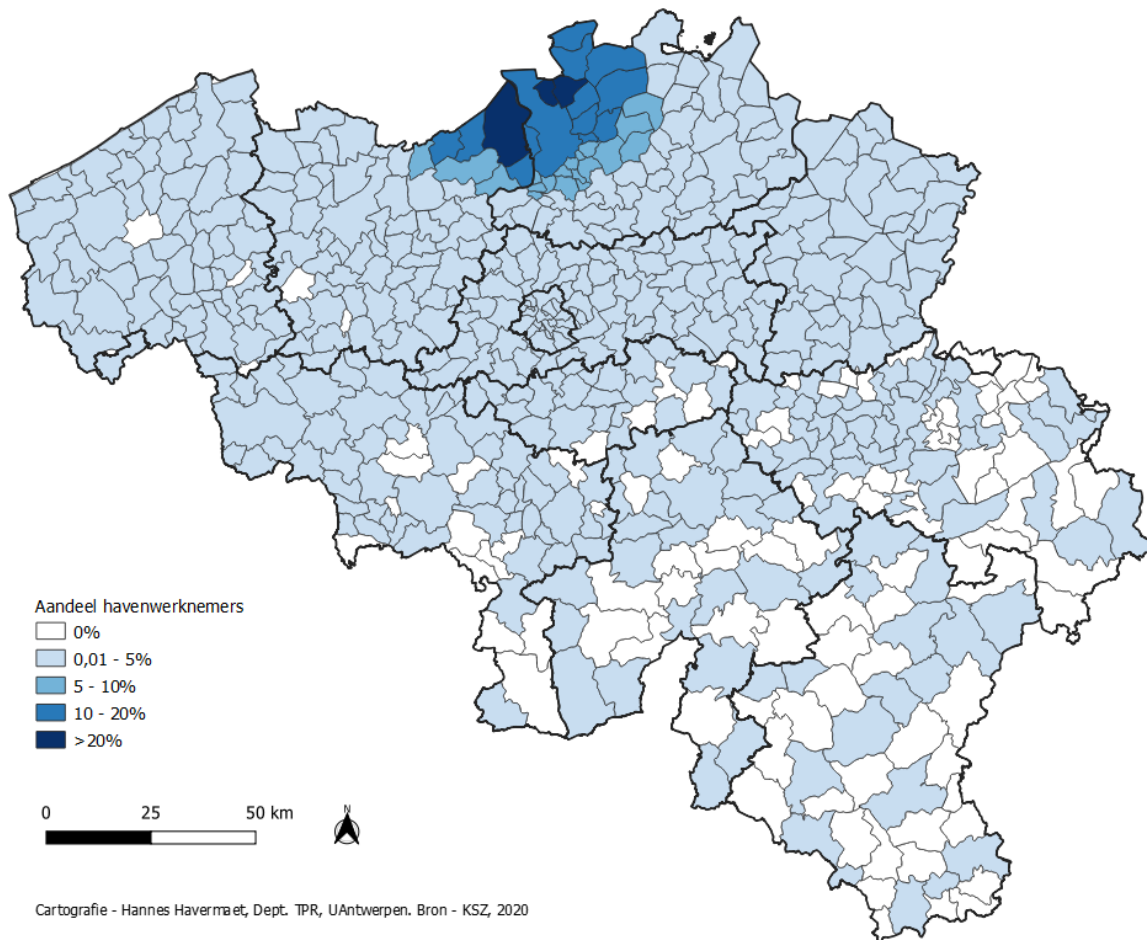
Ook in andere Antwerpse en Oost-Vlaamse gemeenten is een groot aantal havenwerknemers terug te vinden. In totaal komt ongeveer 91% van de havenwerknemers uit de provincie Antwerpen of Oost-Vlaanderen. In de overige acht provincies is het aantal havenwerknemers dat werkt in de haven van Antwerpen dan weer eerder beperkt. Verder zijn er ook gegevens voor werknemers uit het buitenland. Nederland telt 1.641 havenwerknemers die werkzaam zijn in de haven van Antwerpen. Havenwerknemers uit overige landen werden samengeteld, hiervoor is geen specifieke informatie beschikbaar wat betreft domicilie. Het gaat om 198 andere havenwerknemers.

Figuur 2 - Aantal havenwerknemers uit haven van Antwerpen per gemeente in 2017 (KSZ, 2020)



Om nog dieper in te gaan op de ruimtelijke spreiding van de havenwerknemers tonen we in Figuur 3 per gemeente het aandeel van de havenwerknemers binnen het totaal aantal loontrekkenden voor die gemeente. Het gaat in die laatste groep om werknemers zonder bijberoep, of om personen die hun hoofdberoep als werknemer eventueel combineren met zelfstandige activiteiten in bijberoep.

Figuur 3 - Aandeel havenwerknemers uit haven van Antwerpen in totaal aantal loontrekkenden per gemeente 2017 (KSZ, 2020)



Hoe donkerder een gemeente op Figuur 3 is ingekleurd, hoe groter het aandeel van de havenwerknemers binnen het totaal van loontrekkenden voor een bepaalde gemeente. Voor enkele gemeentes nabij de haven ligt het aandeel hoger dan 20%. Het gaat om de gemeenten Stabroek (29%), Beveren (23%) en Kapellen (21%). Hoewel de stad Antwerpen een deel van het havengebied omvat en het grootste absoluut aantal havenwerknemers telt, is het aandeel havenwerknemers hier minder groot vergeleken met de eerder genoemde gemeenten (10%). Bijlage 3 toont een gedetailleerde versie van bovenstaande kaart, waar voor de belangrijkste gemeentes het percentage meteen zichtbaar is. Over het algemeen zien we dat hoe verder een gemeente verwijderd is van het havengebied, hoe kleiner het aandeel van de havenwerknemers. Buiten de provincie Antwerpen en het Waasland worden deze aandelen zeer klein. Bijlage 4 toont de verdeling van de havenwerknemers over de Belgische provincies en het Brussels hoofdstedelijk gewest. Tabel 1Tabel 2 geeft nog de top vijf van havengemeentes weer, zowel qua absoluut aantal als relatief aantal.

Tabel 2 - top 5 havengemeentes in 2017 - absoluut aantal en relatief aantal t.o.v. totaal aantal loontrekkenden in gemeente (KSZ, 2020)

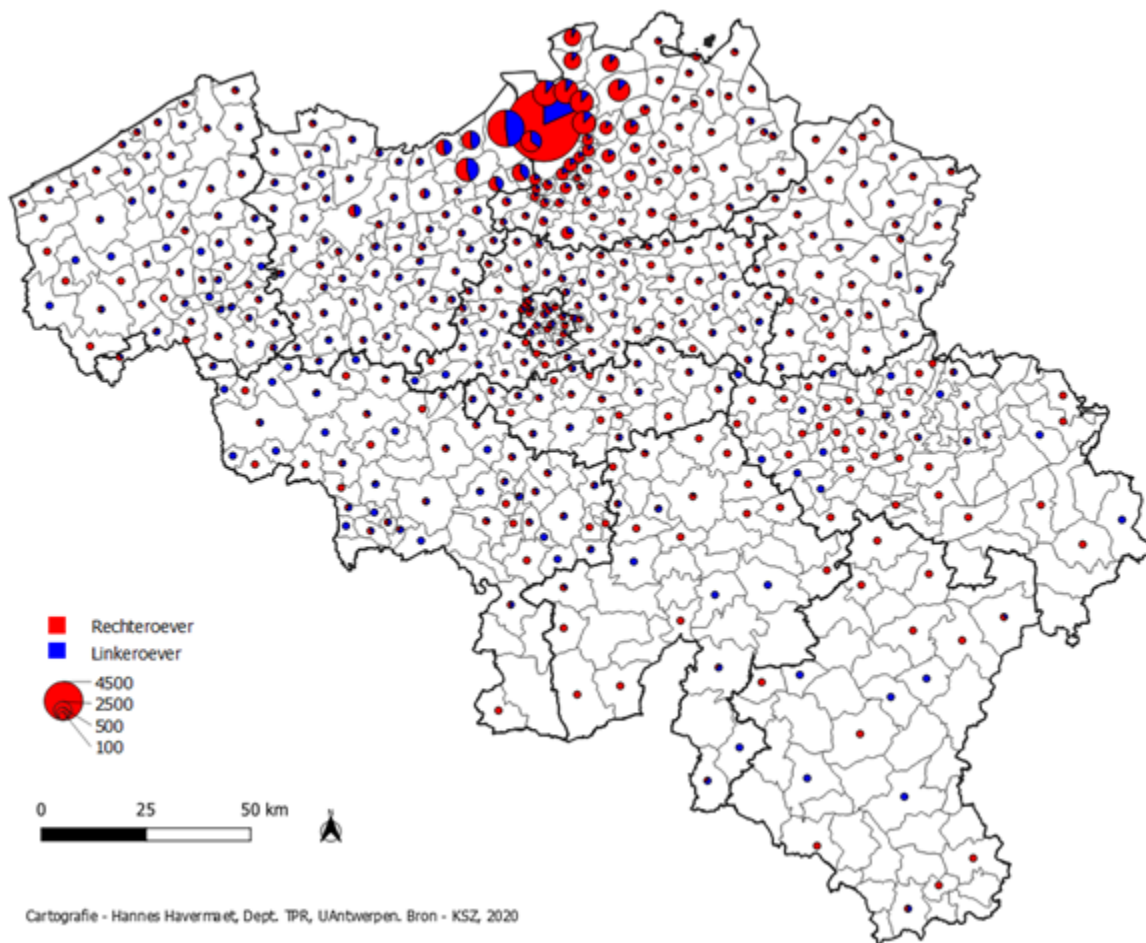
Top 5 absoluut aantal	Top 5 aandeel havenwerknemers in totaal aantal loontrekkenden
Antwerpen (17.145)	Stabroek (28,82%)
Beveren (4.196)	Beveren (23,00%)
Stabroek (2.149)	Kapellen (21,28%)
Kapellen (1.907)	Zwijndrecht (18,98%)
Brasschaat (1.778)	Kalmthout (16,32%)

Tot slot geven we het aandeel van de havenwerknemers uit de haven van Antwerpen nog mee binnen Vlaanderen en België. Via de KSZ verkregen we gegevens voor de loontrekkenden in Vlaanderen en België. Het gaat hier om personen die in hoofdberoep werknemer zijn, zij kunnen eventueel een zelfstandig bijberoep hebben. In totaal telden Vlaanderen en België op 31 december 2017 respectievelijk 2.345.783 en 3.776.040 loontrekkenden. Het aandeel van de havenwerknemers binnen de Vlaamse loontrekkenden bedraagt dan 2,70% en binnen de Belgische groep loontrekkenden 1,67%.

3.2 Werklocatie

Figuur 4 toont op welke oever de 63.241 verschillende havenwerknemers werken. In totaal werkt 76% van de werknemers voor een vestiging van een havenonderneming op rechteroever en 24% in een vestiging op linkeroever. Specifiek ligt voor 76% van de havenwerknemers de vestigingsplaats in de stad Antwerpen, voor 14% in Beveren, en voor de overige 10% in Zwijndrecht.

Figuur 4 - Vestigingsplaats havenwerknemers haven van Antwerpen per gemeente in 2017 (KSZ, 2020)



In de stad Antwerpen, de belangrijkste gemeente op rechteroever qua aantal havenwerknemers, werkt 82% op rechteroever en 18% op linkeroever. Dit tegenover Beveren, de belangrijkste gemeente op linkeroever qua aantal havenwerknemers, waar 52% op rechteroever werkt en 48% op linkeroever. De drie overige gemeenten in de top vijf bevinden zich op rechteroever en kennen een gelijkaardige verdeling wat betreft de werklocatie van havenwerknemers. In Stabroek werkt 89% op rechteroever tegenover 11% op linkeroever, in Kapellen werkt 90% op rechteroever en 10% op linkeroever en in Brasschaat 89% op rechteroever en 11% op linkeroever.

Deze verdeling komt echter niet volledig overeen met de plaats waar werknemers effectief dagelijks werken. Zo kan een werknemer behoren tot een vestigingsplaats op één oever, maar ook actief zijn op de andere oever. Van de havenarbeiders weten we bijvoorbeeld dat zij behoren tot een vestigingsplaats op rechteroever, waar hun werkgever CEPA gevestigd is, maar dat zij toch ook actief kunnen zijn op linkeroever bij verscheidene ondernemingen.

Voor werknemers uit de provincie Antwerpen zien we dat een groot deel op rechteroever actief is. Slechts een klein deel is actief in het havengebied in Beveren en Zwijndrecht. Voor havenwerknemers

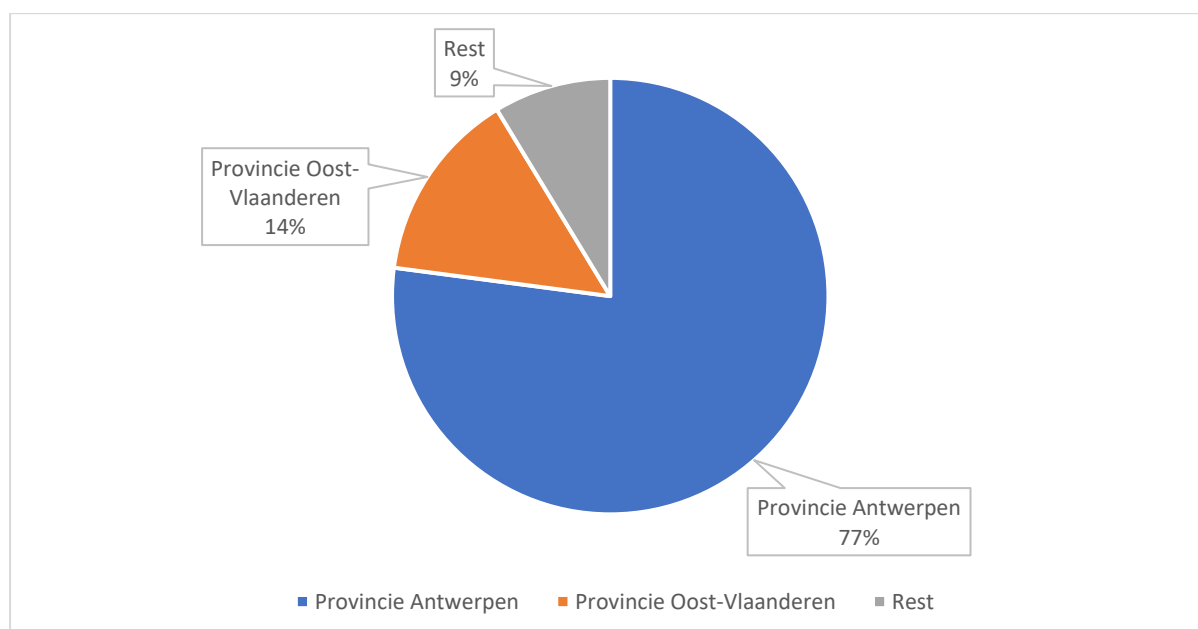
uit de provincie Oost-Vlaanderen, die 12.856 havenwerknemers uit de haven van Antwerpen telt, geldt dat over het algemeen de ene helft op linkeroever werkt en de andere helft op rechteroever.

3.3 Rekruteringsgebied

Deze paragraaf behandelt het rekruteringsgebied van de vestigingen van de havenondernemingen in de drie vestigingsplaatsen (Antwerpen, Beveren en Zwijndrecht) in de haven van Antwerpen. We gaan hieronder per vestigingsplaats na in welk deel van België de havenwerknemers woonachtig zijn.

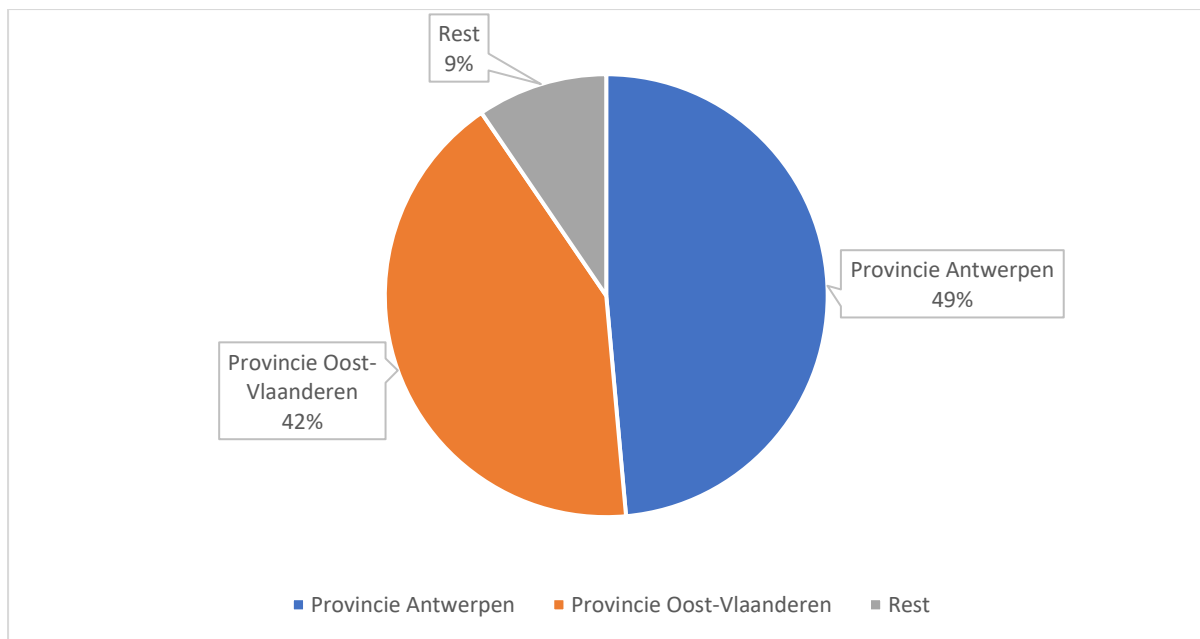
Figuur 5 toont de verdeling over provincies voor de havenwerknemers die als vestigingsplaats Antwerpen hebben. 77% van de havenwerknemers actief op rechteroever komt uit de provincie Antwerpen. 14% van de havenwerknemers komt uit de provincie Oost-Vlaanderen en de overige 9% komt uit andere gemeenten in België of uit het buitenland.

Figuur 5 - Rekruteringsgebied havenondernemingen stad Antwerpen in 2017 (KSZ, 2020)



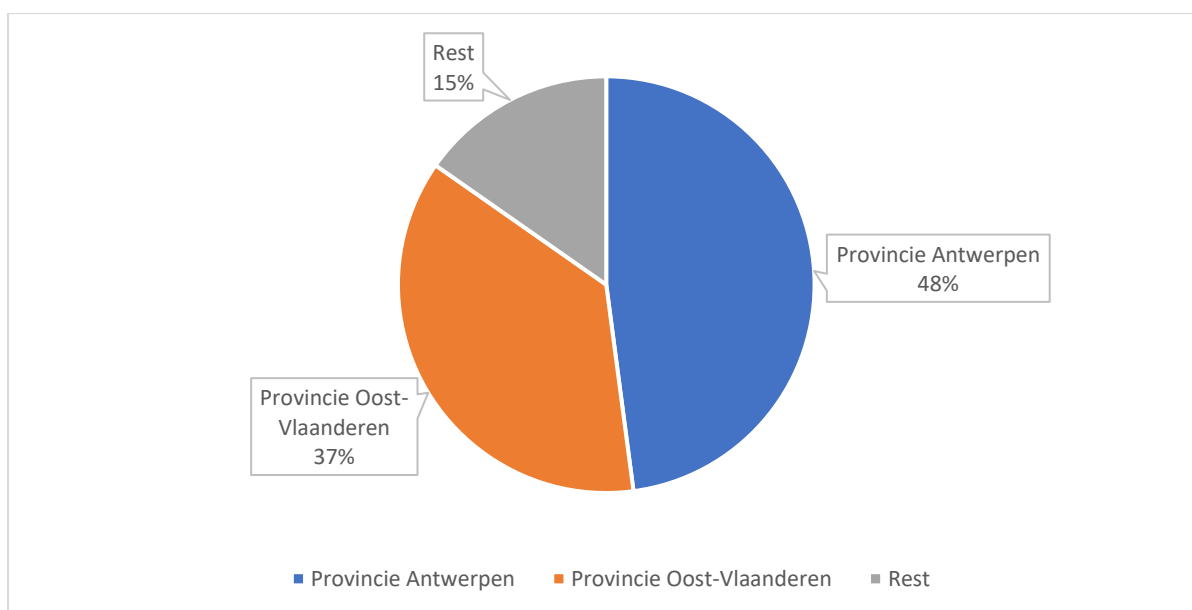
Figuur 6 toont het rekruteringsgebied van de vestigingen van havenondernemingen in de gemeente Beveren. Van alle 8.645 havenwerknemers die werken in de gemeente Beveren, woont 49% in de provincie Antwerpen, of 4.199 havenwerknemers. Daarvan wonen 1.902 havenwerknemers in de stad Antwerpen. De provincie Oost-Vlaanderen geldt als woonplaats voor 42% van de havenwerknemers actief in Beveren. Tot slot komt 9% van de werknemers actief in Beveren uit de overige Belgische gemeenten of het buitenland.

Figuur 6 - Rekruteringsgebied havenondernemingen gemeente Beveren in 2017 (KSZ, 2020)



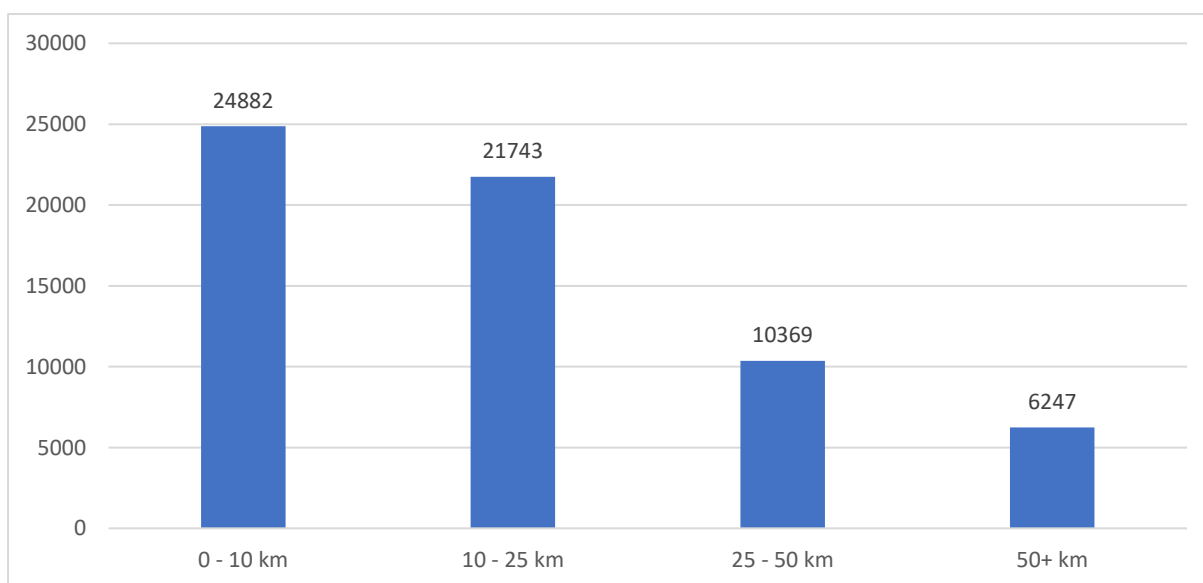
Figuur 7 geeft nog de verdeling van de woonplaatsen weer voor de havenwerknemers actief in een vestiging in het havengebied in de gemeente Zwijndrecht. Ook hier komt het grootste deel van de havenwerknemers uit de provincie Antwerpen: 48%, of 3.106 havenwerknemers, waarvan er 1.226 wonen in de stad Antwerpen. Zo'n 37% van de havenwerknemers actief in de gemeente Zwijndrecht woont in de provincie Oost-Vlaanderen. De overige 15% havenwerknemers actief in het havengebied in Zwijndrecht woont in andere provincies of het buitenland (terwijl dit aandeel slechts 9% bedraagt voor havenondernemingen in het havengebied in Antwerpen en Beveren). De aanwezigheid van DEME (sector havenaanleg en baggerwerken) in Zwijndrecht is hier van belang, aangezien deze havenwerknemers typisch breder worden gerekruteerd en verder van de haven van Antwerpen wonen.

Figuur 7 - Rekruteringsgebied havenondernemingen gemeente Zwijndrecht in 2017 (KSZ, 2020)



Tot slot toont Figuur 8 nog het aantal havenwerknemers per afstand in vogelvlucht tussen het centrum van de woonplaats van de havenwerknemer en het centrum van de haven van Antwerpen. Eerder zagen we al dat een groot aantal werknemers in gemeenten grenzend aan de haven woont: bijna 40% van de havenwerknemers actief in de haven van Antwerpen woont op 10 kilometer of minder van de haven. Een tweede grote groep woont op een afstand tussen 10 en 25 kilometer van de haven. Iets meer dan 10.000 havenwerknemers wonen 25 à 50 kilometer verwijderd van de haven en de laatste groep van 6.247 havenwerknemers woont op een afstand die groter is dan 50 kilometer.

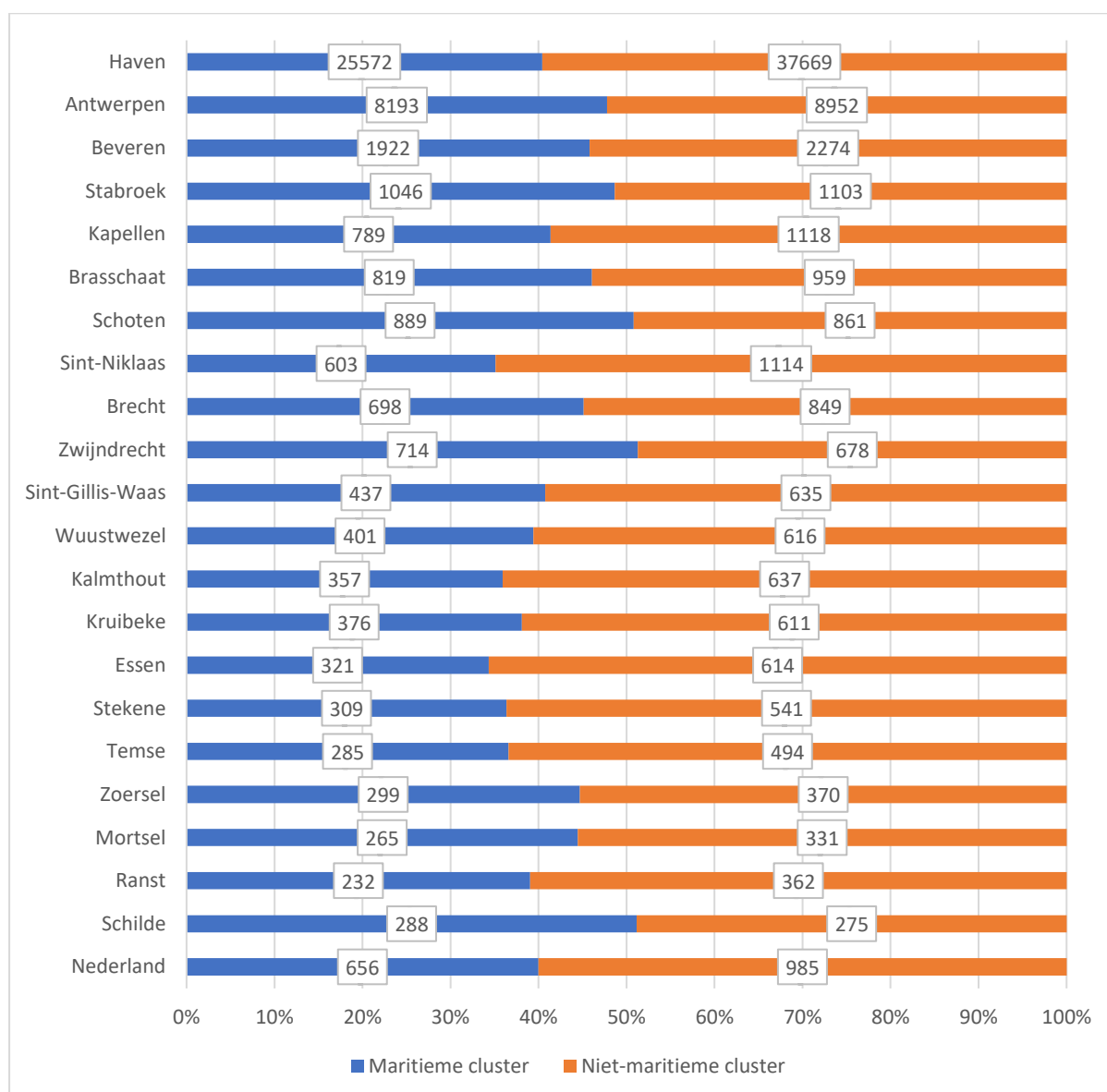
Figuur 8 - Aantal havenwerknemers per afstand tussen woonplaats en haven van Antwerpen in 2017 (KSZ, 2020)



3.4 Maritieme versus niet-maritieme cluster

Zoals eerder aangegeven kunnen de activiteiten in de haven van Antwerpen worden opgedeeld in een maritieme cluster en een niet-maritieme cluster. Figuur 9 toont voor de top 20 van gemeentes welk aandeel havenwerknemers actief is in de maritieme cluster en welk aandeel in de niet-maritieme cluster. De cijfers voor alle gemeentes samen worden bovenaan weergegeven: in totaal zijn er 25.572 (40,44%) werknemers actief in de maritieme cluster en 37.669 (59,56%) werknemers in de niet-maritieme cluster.

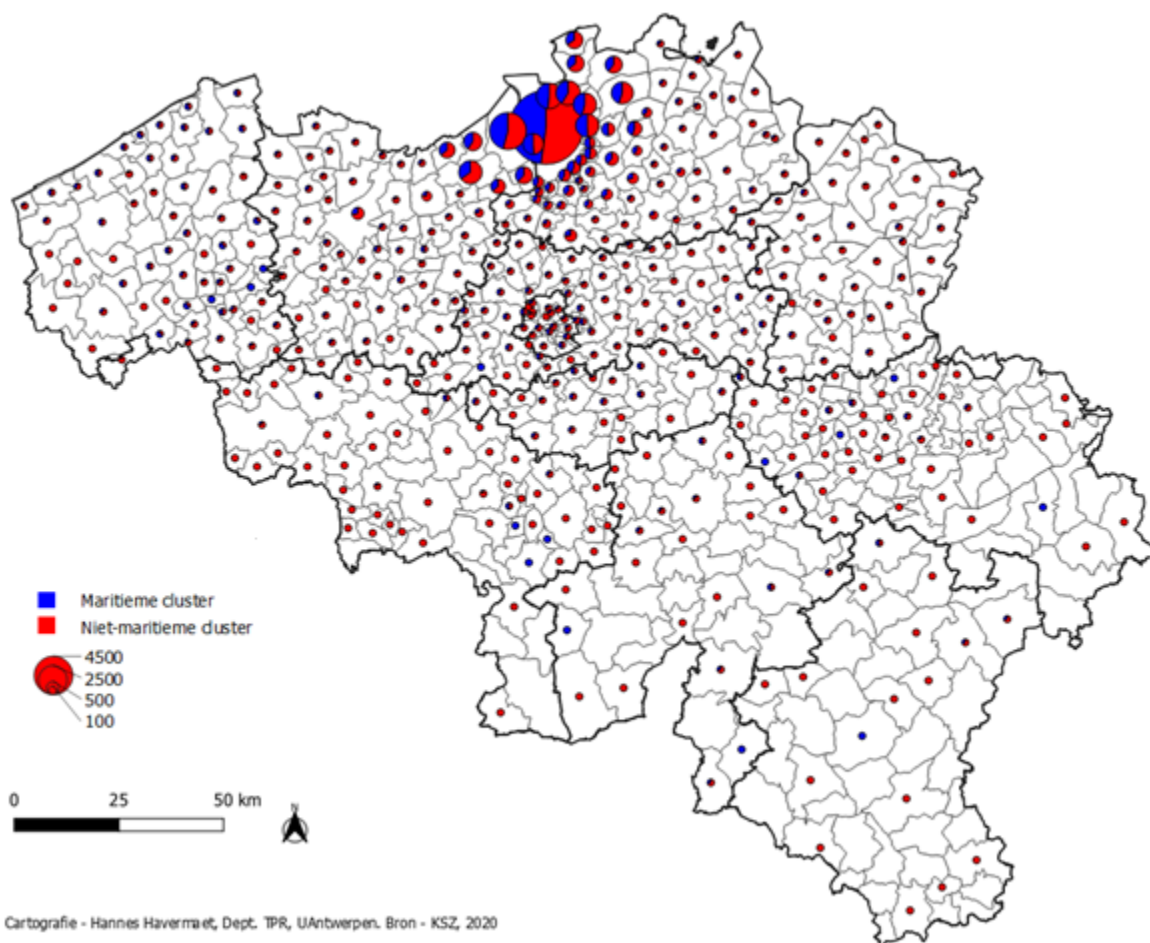
Figuur 9 - Verdeling clusters top 20 gemeentes en Nederland in 2017 (KSZ, 2020)



(telkens 51%). De stad Antwerpen en Beveren, Kapellen, Sint-Niklaas en Stabroek tellen het grootste absoluut aantal niet-maritieme havenwerknemers. Het grootste relatieve aandeel van de niet-maritieme cluster zien we dan weer bij de gemeentes Essen (66%), Sint-Niklaas (65%) en Kalmthout (64%). Onderaan wordt ook de verdeling weergegeven voor de havenwerknemers die in Nederland wonen: 656 werknemers zijn actief in de maritieme cluster, 985 in de niet-maritieme cluster.

Figuur 10 toont de verdeling over clusters voor alle gemeentes in België. Hier wordt duidelijk dat het merendeel van de gemeentes een groter aantal havenwerknemers in de niet-maritieme cluster telt dan in de maritieme cluster. Maar, zoals in Figuur 9 reeds duidelijk werd, lijken gemeentes dicht bij de haven van Antwerpen, toch meer een evenwicht te hebben tussen beide clusters. Voornamelijk in gemeenten die iets verder van de haven liggen zien we het groter aandeel van de niet-maritieme cluster terugkomen.

Figuur 10 - Aantal havenwerknemers uit haven van Antwerpen in maritieme/niet-maritieme cluster per gemeente in 2017 (KSZ, 2020)



Wat betreft de maritieme cluster woont

18% van de maritieme havenwerknemers komt uit de provincie Oost-Vlaanderen. Tot slot komt 7% van de havenwerknemers uit de maritieme cluster uit een Belgische gemeente buiten deze twee provincies, of uit het buitenland.

Voor werknemers uit de niet-maritieme cluster geldt een andere verdeling qua woonplaats. 67% van de werknemers woont in de provincie Antwerpen en 22% woont in de provincie Oost-Vlaanderen. Het aandeel van de gemeentes buiten deze twee arrondissementen is dan weer groter vergeleken met de maritieme cluster, of vergeleken met de totale populatie havenwerknemers. Van de niet-maritieme havenwerknemers woont 11% buiten de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen.

3.5 Verdeling over economische sectoren

Hier gaan we dieper in op de maritieme cluster en de niet-maritieme cluster afzonderlijk. Tabel 3 geeft weer tot welke sectoren de 63.241 havenwerknemers behoren. De gedetailleerde samenstelling van deze verschillende sectoren is opgenomen in bijlage 2. Zowel de sector goederenbehandelaars (maritieme cluster), met 15.060 havenwerknemers, als de chemische nijverheid (niet-maritieme cluster), met 11.530 havenwerknemers, springen meteen in het oog omwille van hun omvang.

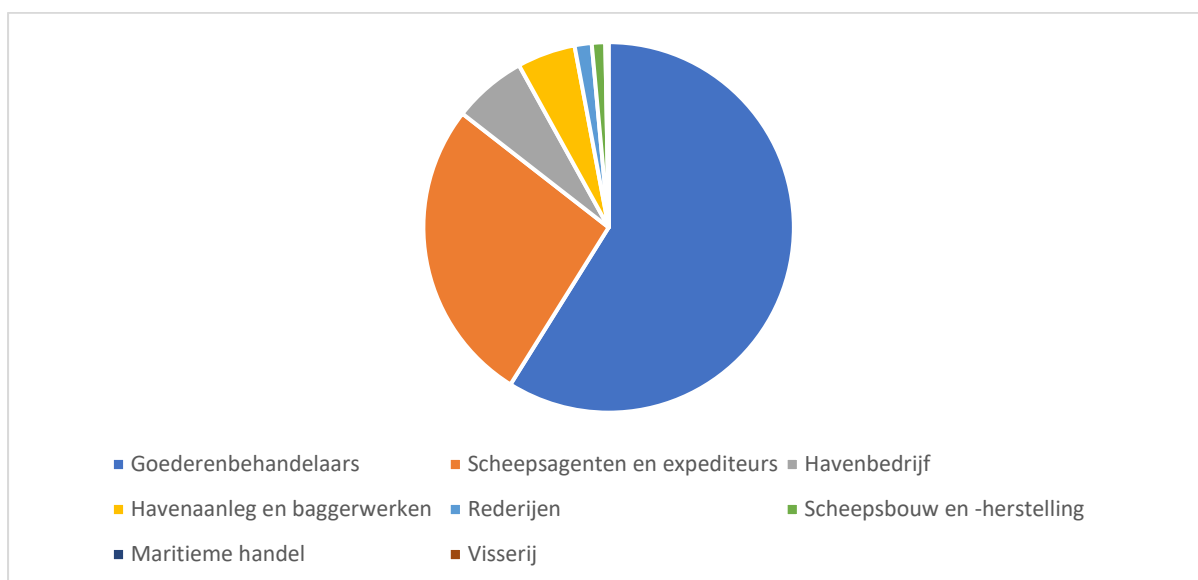
Tabel 3 - Algemene verdeling havenwerknemers 2017 (KSZ, 2020)

Haven van Antwerpen	Aantal werknemers
Maritieme cluster	25572
Goederenbehandelaars	15060
Scheepsagenten en expediteurs	6810
Havenbedrijf	1646
Havenaanleg en baggerwerken	1300
Rederijen	382
Scheepsbouw en -herstelling	301
Maritieme handel	57
Visserij	16
Niet-maritieme cluster	37669
Chem	

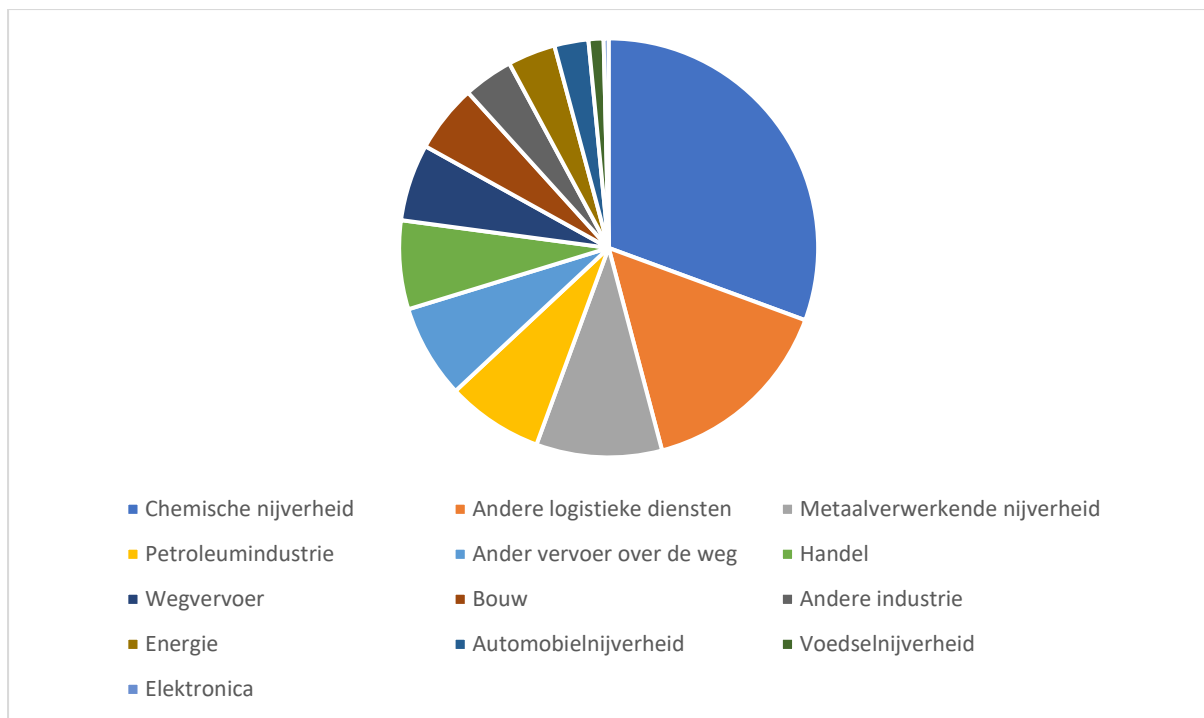
Energie	1389
Automobielnijverheid	989
Voedselnijverheid	438
Elektronica	144
Totaal werknemers	63241

Er zijn 25.572 werknemers werkzaam in de maritieme cluster. Figuur 11 toont dat zij vooral werken in de sectoren goederenbehandeling of scheepsagenten en expediteurs. Ook in de sector havenaanleg en baggerwerken en de sector havenbedrijf werken meer dan 1.000 werknemers. De sectoren maritieme handel, rederijen, scheepsbouw en -herstelling en visserij zijn de kleinste sectoren, waarin minder dan 1.000 werknemers actief zijn.

Figuur 11 - Sectorverdeling havenwerknemers haven van Antwerpen in maritieme cluster 2017 (KSZ, 2020)



Figuur 12 - Sectorverdeling havenwerknemers haven van Antwerpen in niet-maritieme cluster 2017 (KSZ, 2020)

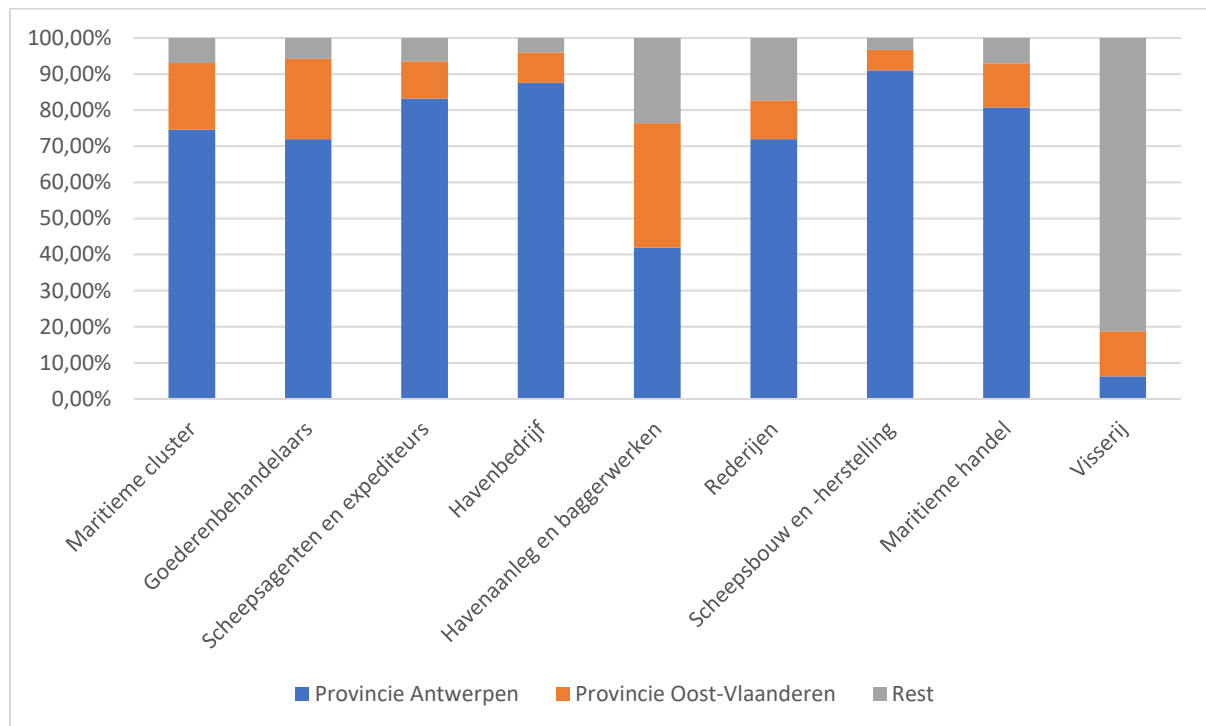


In Figuur 13 en Figuur 14 geven we voor de verschillende sectoren uit de maritieme cluster en de niet-maritieme cluster nog weer vanwaar de havenwerknemers afkomstig zijn. We delen de havenwerknemers uit één sector op in drie groepen: havenwerknemers uit de provincie Antwerpen, havenwerknemers uit de provincie Oost-Vlaanderen en havenwerknemers uit de rest van België of het buitenland. We nemen ook telkens een opdeling voor de volledige maritieme en niet-maritieme cluster op.

Figuur 13 toont de woonplaats van de havenwerknemers voor de acht sectoren uit de maritieme cluster. Ongeveer 75% van de maritieme havenwerknemers woont in

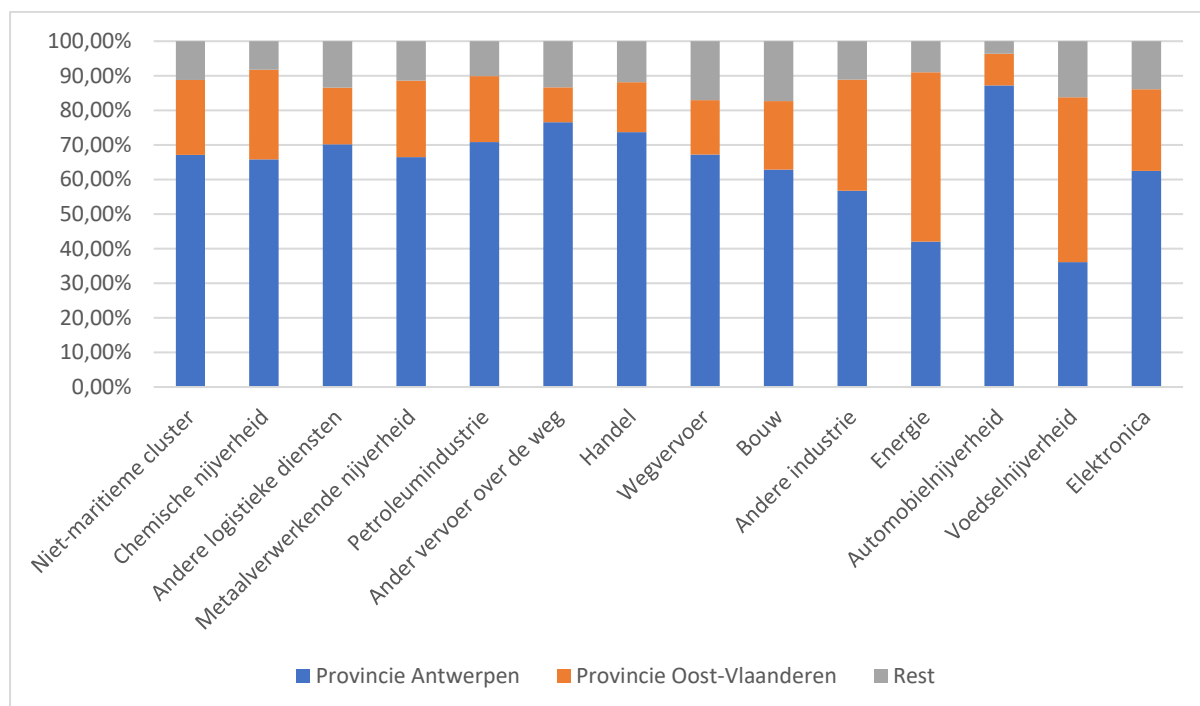
In de sectoren havenaanleg en baggerwerken, visserij en rederijen komt een relatief groot deel van de havenwerknemers niet uit de provincie Antwerpen of provincie Oost-Vlaanderen, maar uit de rest van België of het buitenland. In de overige sectoren is het aandeel van die restgroep eerder beperkt.

Figuur 13 - Aandeel provincie per sector in maritieme cluster in 2017 (KSZ, 2020)



havenwerknemers: slechts 4% komt uit een gemeente buiten de provincie Antwerpen of Oost-Vlaanderen.

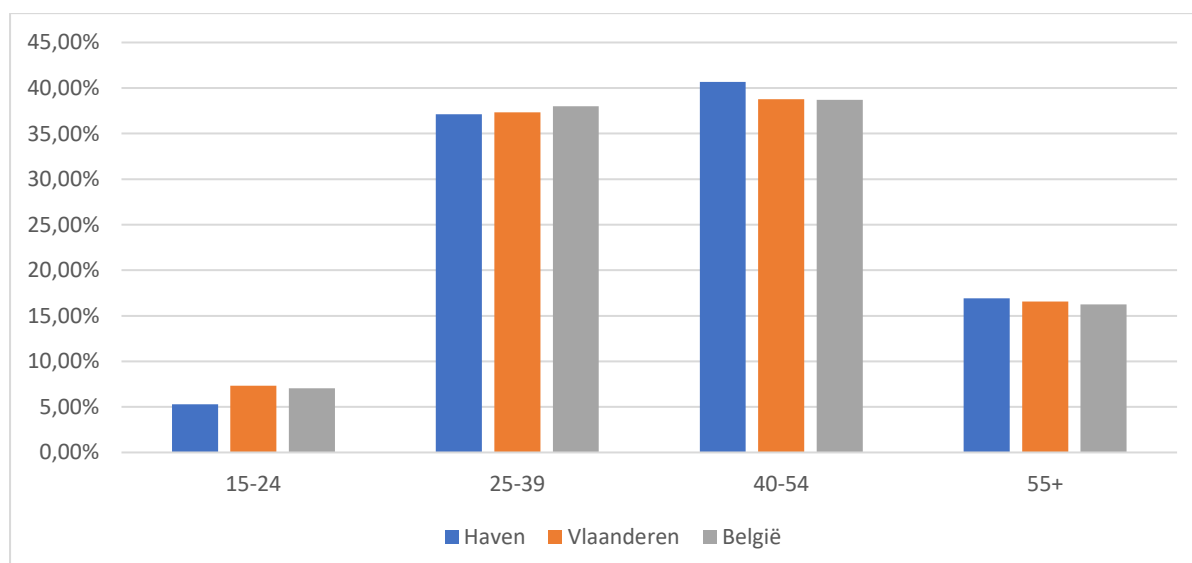
Figuur 14 - Aandeel provincie per sector in niet-maritieme cluster in 2017 (KSZ, 2020)



3.6 Leeftijd

In Figuur 15 hieronder vergelijken we vier leeftijdsklassen met leeftijdsgegevens op Vlaams niveau en Belgisch niveau. Deze gegevens zijn tevens afkomstig van de KSZ. Het gaat om gegevens voor loontrekkenden die ofwel enkel werknemer zijn, of werknemer met een zelfstandig beroep dat niet het hoofdberoep uitmaakt.

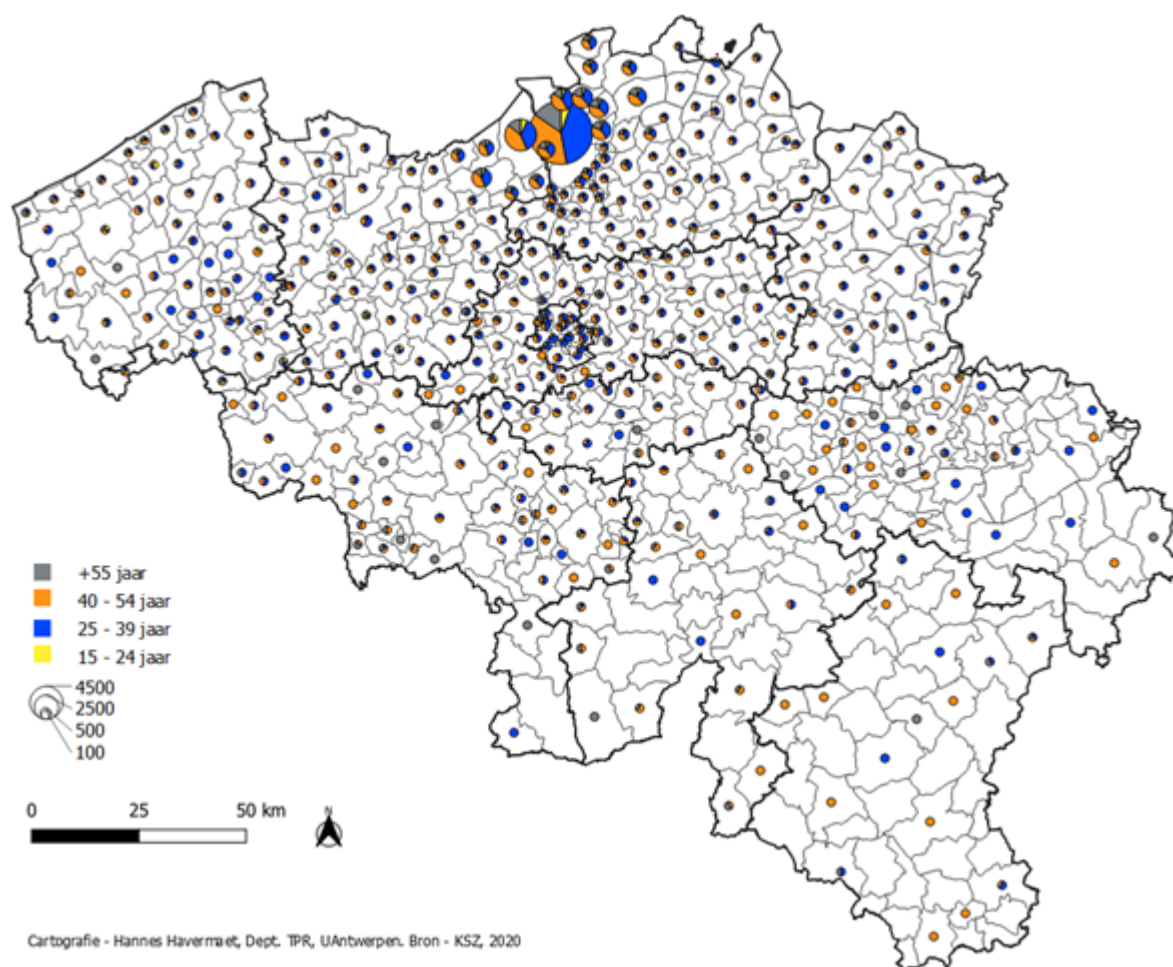
Figuur 15 - Vergelijking leeftijdsverdeling loontrekkenden 2017 (KSZ, 2020)



We zien binnen de haven een iets kleiner aandeel van de jongste leeftijdsgroep: zo'n 5% is tussen 15 en 24 jaar oud. De tweede leeftijdsgroep, met werknemers van 25 tot en met 39 jaar, heeft in de haven een aandeel dat gelijkaardig is aan dat van die leeftijdsgroep in de Vlaamse of Belgische populatie loontrekkenden (37%). In de twee oudste leeftijdsgroepen is het aandeel van de havenwerknemers (41% en 17% respectievelijk) dan weer net groter dan het aandeel in Vlaanderen en België. Het grootste verschil zien we in de leeftijdscategorie 40-54. Over het algemeen verschilt de leeftijdsverdeling van de loontrekkenden in de haven dus niet sterk van de leeftijdsverdeling in de populatie loontrekkenden in Vlaanderen of België, al zijn de havenwerknemers gemiddeld ietsje ouder.

Figuur 16 geeft tot slot nog de leeftijdsverdeling van de havenwerknemers per gemeente weer. Voor de gemeentes met een groot aantal havenwerknemers zien we gelijkaardige leeftijdsverdelingen. In de top 20 van gemeentes zien we wel dat de jongste leeftijdscategorie vaak sterker vertegenwoordigd is in vergelijking met de leeftijdsverdeling voor de gehele havenpopulatie. Voor de leeftijdscategorie van 25 tot en met 39 jaar zien we in die top 20 dan weer het tegenovergestelde: deze is vaak minder sterk vertegenwoordigd dan te verwachten op basis van de algemene leeftijdsverdeling van de havenpopulatie. De stad Antwerpen heeft binnen de top 20 het hoogst aandeel van deze leeftijdsgroep: 42%.

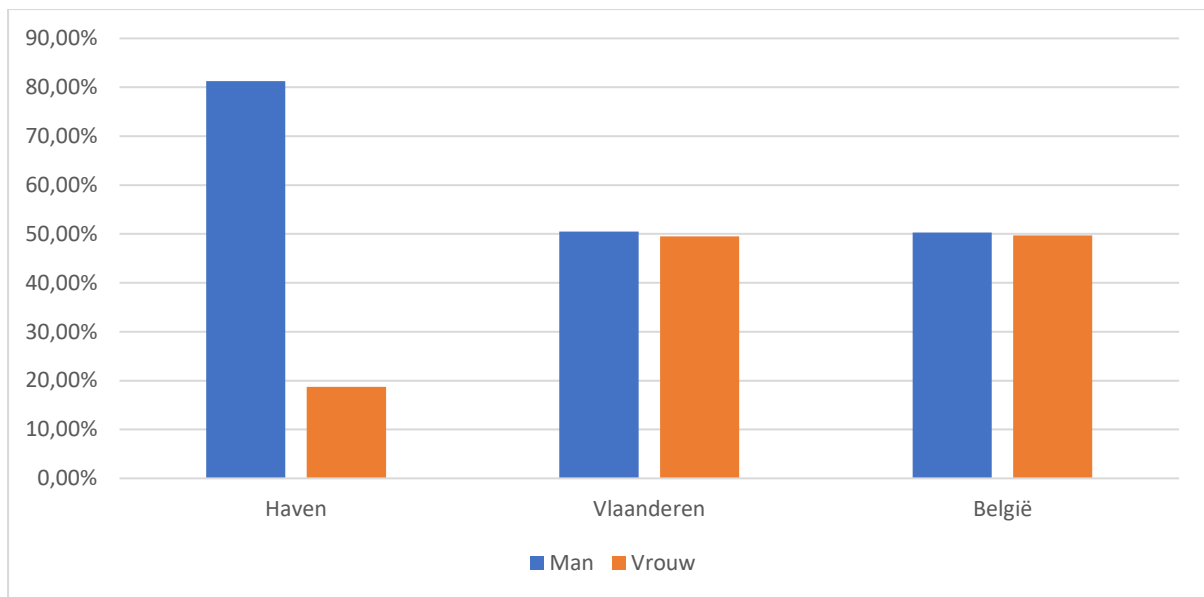
Figuur 16 - Leeftijdsverdeling havenwerknemers per gemeente in 2017 (KSZ, 2020)



3.7 Geslacht

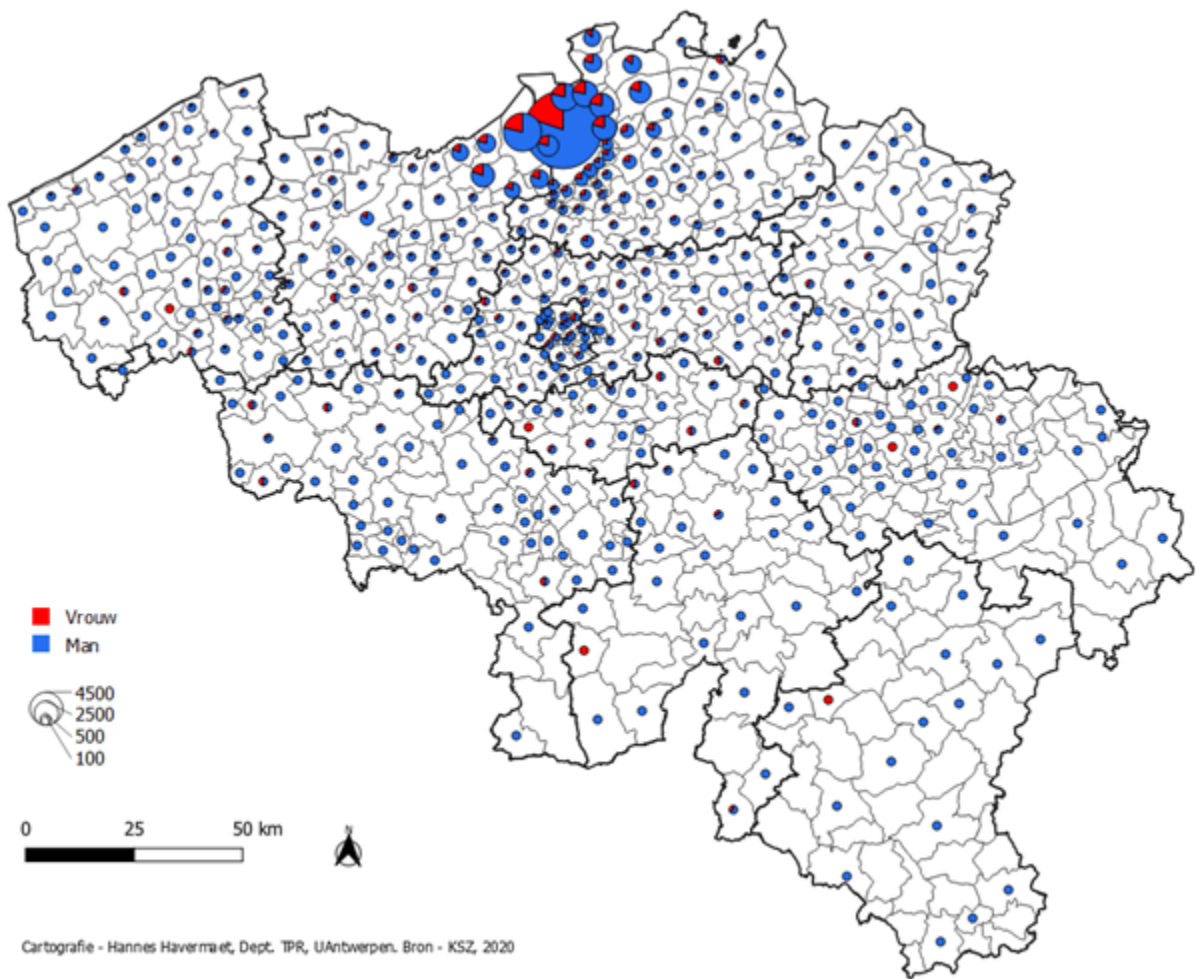
Figuur 17 toont de geslachtsverdeling van de havenwerknemers in 2017, waar 81% bestaat uit mannen en slechts 19% uit vrouwen. Het aandeel vrouwen is beperkt binnen de volledige groep van havenwerknemers. Verder geeft Figuur 17 een vergelijking van de geslachtsverdeling met cijfers voor de Vlaamse en Belgische werknemers in hoofdberoep, die al dan niet een zelfstandig bijberoep uitoefenen. Ook hier zijn de cijfers op Vlaams en Belgisch niveau afkomstig van de KSZ. De verdeling over geslacht voor de haven wijkt sterk af van de verdeling voor Vlaanderen en België. Deze laatste zijn gelijkaardig, waar telkens de helft vrouwen en de helft mannen actief zijn. Dit dus tegenover de havenwerknemers waar één op de vijf vrouw is en vier op de vijf man.

Figuur 17 - Geslachtsverdeling loontrekkenden 2017 (%) (KSZ, 2020)



Figuur 18 toont per gemeente de geslachtsverdeling van de havenwerknemers in 2017. De gemeentes dicht bij de haven hebben een percentage mannelijke havenwerknemers tussen 78% en 82%, vergelijkbaar met de 81% die we zien voor de hele set van havenwerknemers: er speelt hier geen ruimtelijk effect.

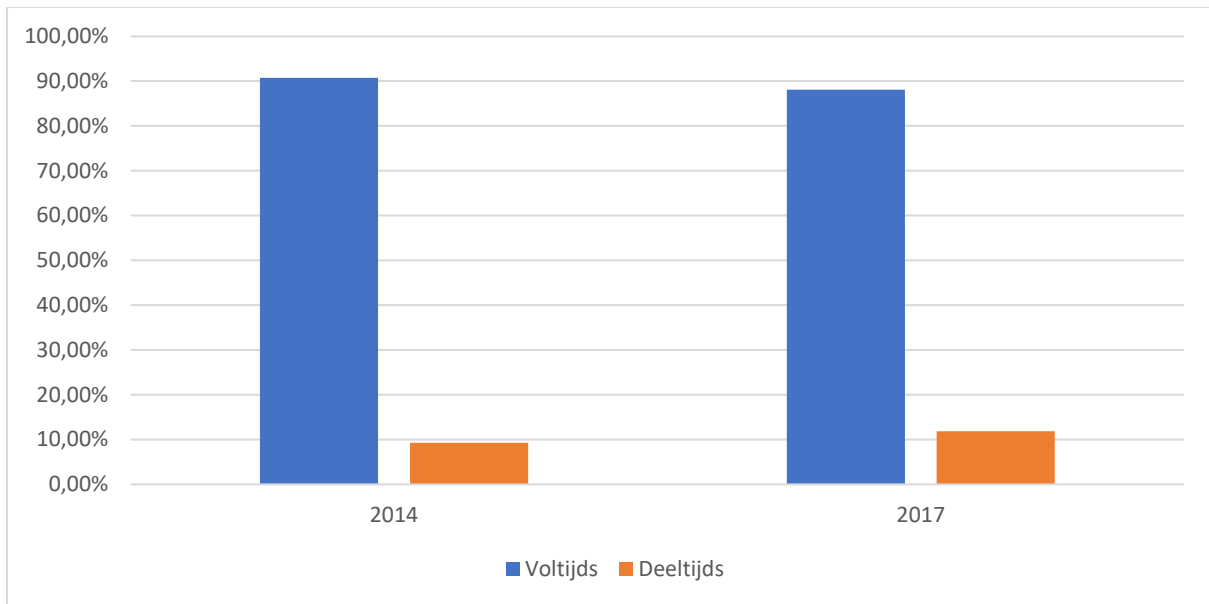
Figuur 18 - Geslachtsverdeling havenwerknemers haven van Antwerpen per gemeente in 2017 (KSZ, 2020)



3.8 Arbeidsregime

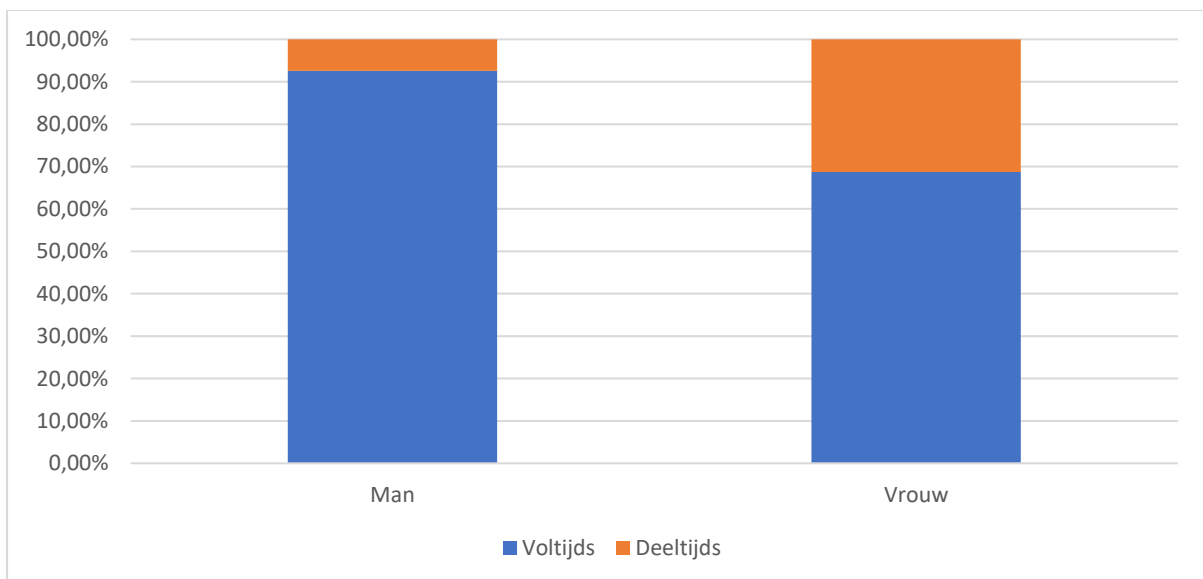
In dit deel bespreken we het arbeidsregime van de havenwerknemers. Figuur 19 toont de verdeling van het arbeidsregime voor de havenwerknemers. Het overgrote deel van de havenwerknemers werkt voltijds: 88%. De overige 12% werkt deeltijds; daarvan is ongeveer 60% aan de slag in een vierdagenweek.

Figuur 19 - Arbeidsregime havenwerknemers haven van Antwerpen 2014 en 2017 (Esser et al., 2017; KSZ, 2020)



Figuur 20 hieronder toont het arbeidsregime van havenwerknemers per geslacht. Vrouwelijke havenwerknemers werken vaker deeltijds dan de mannelijke werknemers. Waar bij de mannen zo'n 7% deeltijds werkt, is dat bij de vrouwen 31%. We stelden eerder al dat slechts één op vijf werknemers van het vrouwelijk geslacht is, gebaseerd op het aantal werknemerseenheden. Doordat vrouwen ook nog eens vaker deeltijds werken, zoals we afleiden uit Figuur 20, is hun werkelijk aandeel in de arbeid die jaarlijks uitgevoerd wordt in de haven van Antwerpen nog kleiner dan die één op vijf doet vermoeden.

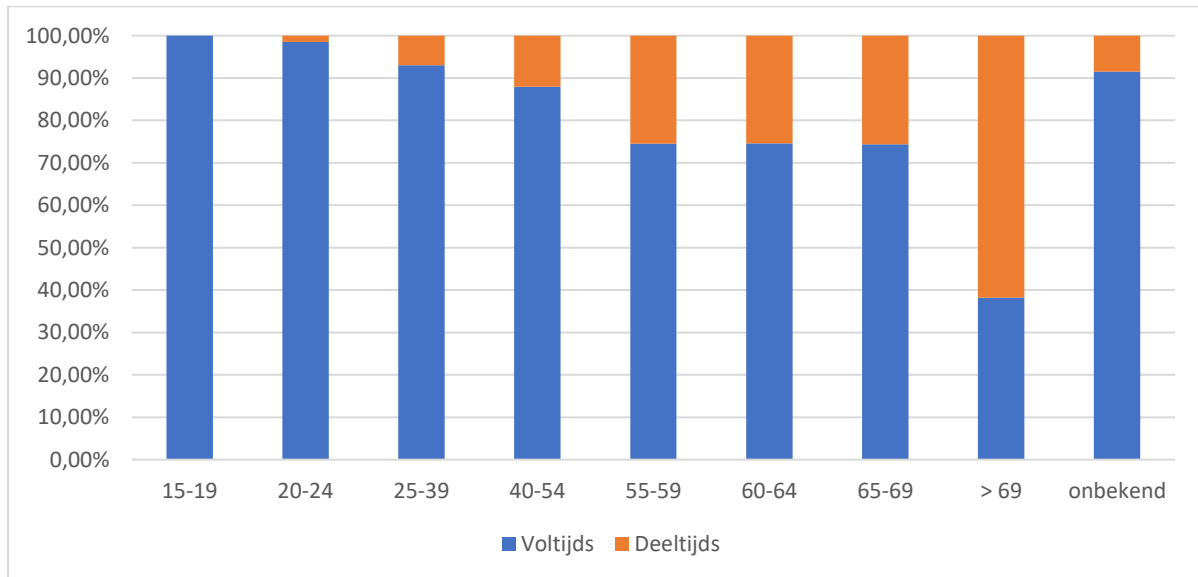
Figuur 20 - Arbeidsregime havenwerknemers haven van Antwerpen per geslacht 2017 (KSZ, 2020)



In Figuur 21 wordt per leeftijdsgroep de verdeling tussen voltijdse en deeltijdse havenwerknemers getoond. Bij de havenwerknemers tussen de 15 en 19 jaar oud werkt niemand deeltijds. De

daaropvolgende leeftijdsgroepen hebben telkens een iets groter aandeel deeltijdse werknemers tot aan de leeftijdsgroep van 55- tot 59-jarigen. Hier bedraagt het aandeel deeltijds werkenden ongeveer 25% en dat zien we ook terug in de leeftijdsgroepen met de 60- tot 64-jarigen en de 65- tot 69-jarigen. Voor de oudste groepen gaat het om heel kleine aantallen.

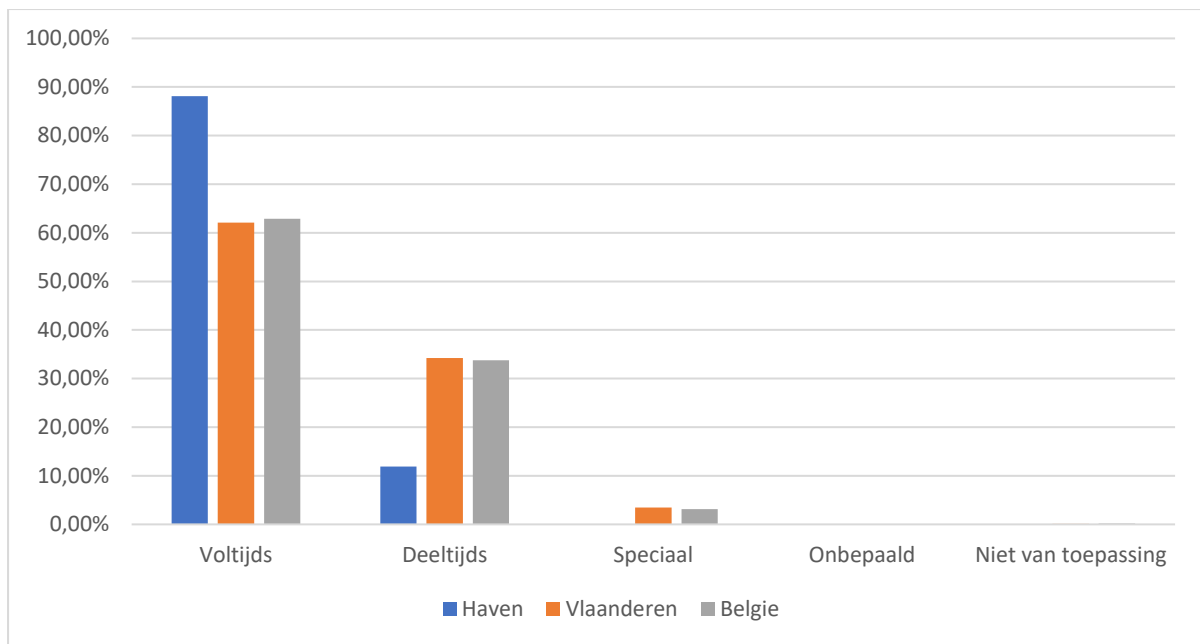
Figuur 21 - Arbeidsregime havenwerknemers haven van Antwerpen per leeftijd 2017 (KSZ, 2020)



Het grootste deel van zowel de deeltijdse werknemers als de voltijdse werknemers woont in de nabijheid van de haven. Er is dus geen verschillend ruimtelijk patroon in de woonplaats van voltijdse en deeltijdse havenwerknemers.

Tot slot geeft Figuur 22 nog een vergelijking weer tussen het arbeidsregime van werknemers uit de haven van Antwerpen, werknemers woonachtig te Vlaanderen en werknemers woonachtig te België. Waar de percentages voor Vlaanderen en België gelijkaardig zijn, valt voor de haven van Antwerpen op dat het aandeel voltijdse werknemers groter is (88%). Het groot aantal mannelijke werknemers in de haven van Antwerpen is hier van belang, aangezien zij vaker voltijds werken in vergelijking met vrouwelijke werknemers.

Figuur 22 – Vergelijking arbeidsregime loontrekkenden 2017 (KSZ, 2020)



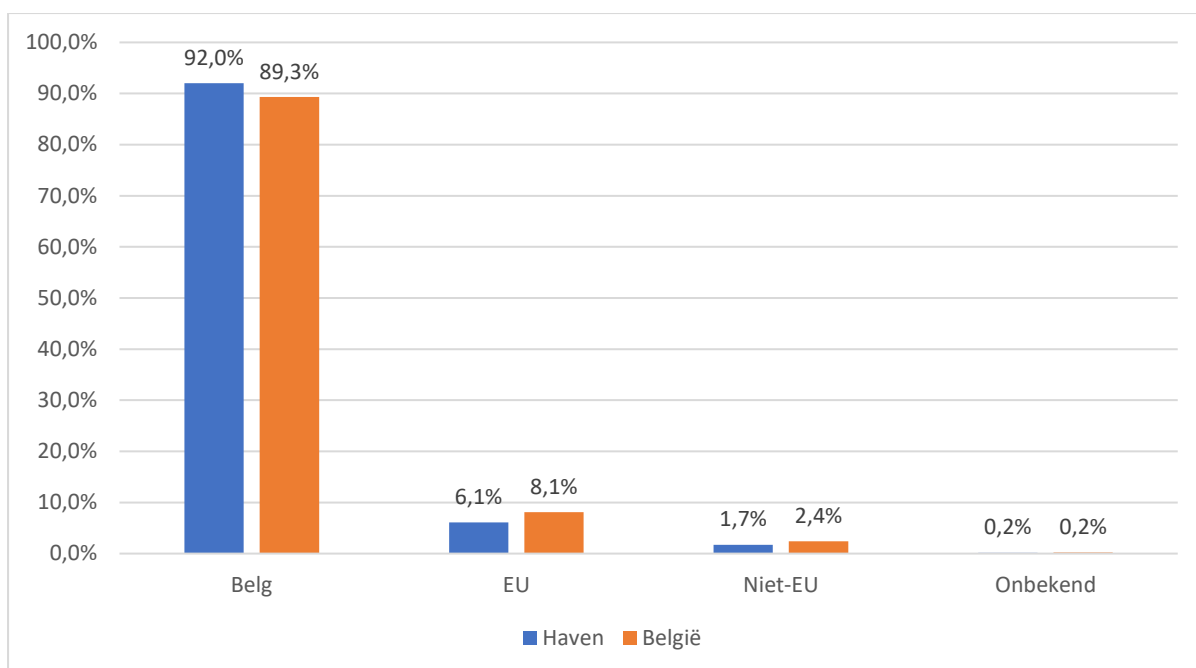
3.9 Nationaliteit en herkomst

Hier bekijken we de nationaliteit en de herkomst van de havenwerknemers. Bij de nationaliteit gaat het om de huidige nationaliteit van een havenwerknemer, bij de herkomst nemen we eveneens de nationaliteit van de ouders op om te bepalen welke herkomst een havenwerknemer heeft.

3.9.1 Nationaliteit

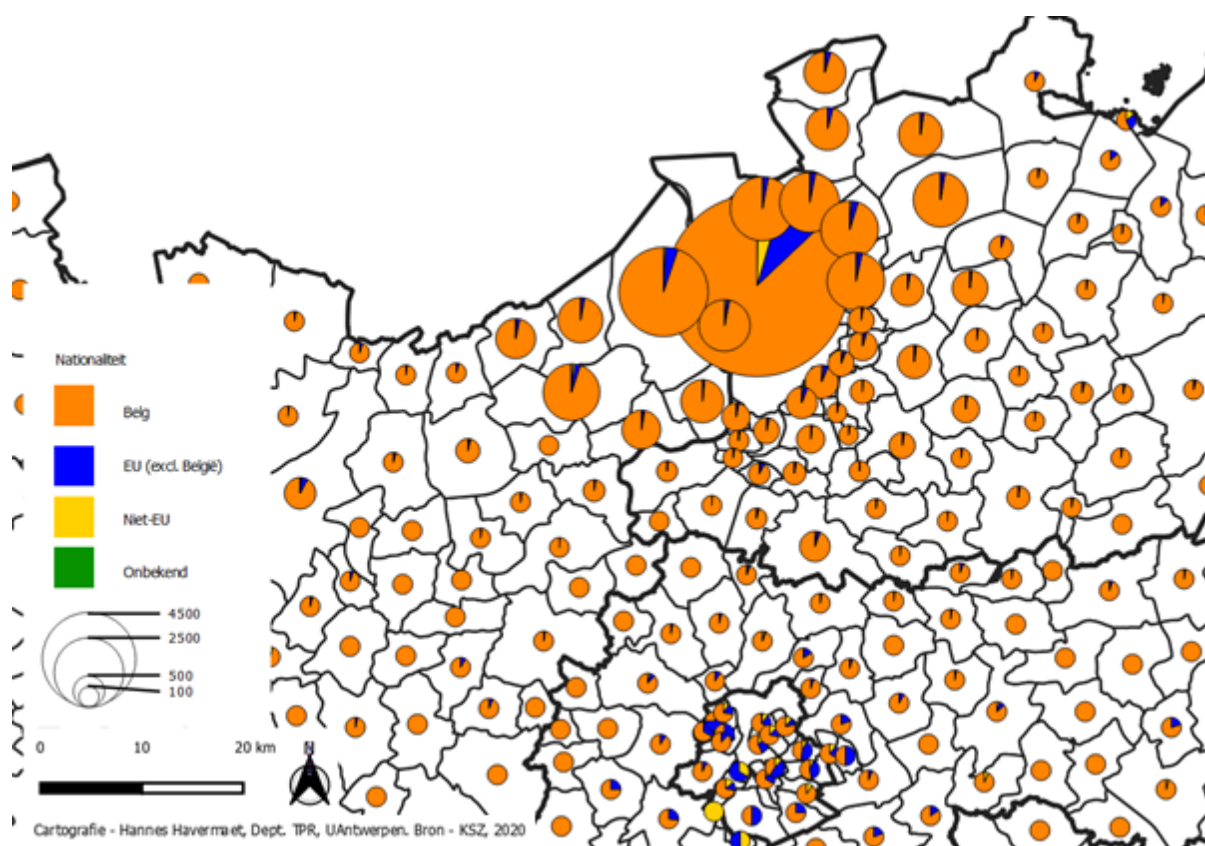
Wat betreft nationaliteit toont Figuur 23 dat het overgrote deel van de havenwerknemers de Belgische nationaliteit heeft: 58.180 werknemers, ofwel zo'n 92%. Ongeveer 6% van de havenwerknemers heeft een nationaliteit uit de rest van de Europese Unie en de overige havenwerknemers hebben een nationaliteit daarbuiten, of er is geen informatie over de huidige nationaliteit bekend. Voor het totaal aantal loontrekkenden dat in België actief is, zien we dat 89,3% de Belgische nationaliteit heeft en 8,1% een nationaliteit uit de rest van de EU. De verschillen zijn hier beperkt.

Figuur 23 - Nationaliteit loontrekkenden in haven van Antwerpen en België in 2017 (KSZ, 2020)



Vooraf de stad Antwerpen en de gemeenten in en rond Brussel hebben een groter aandeel van havenwerknemers met een niet-Belgische nationaliteit, zoals weergegeven in Figuur 24. In de stad Antwerpen heeft 87% van de havenwerknemers de Belgische nationaliteit, terwijl de andere gemeentes in de nabijheid van de haven een aandeel hebben dat nog zo'n 10% hoger ligt.

Figuur 24 - Nationaliteit havenwerknemers per gemeente in 2017 (KSZ, 2020)

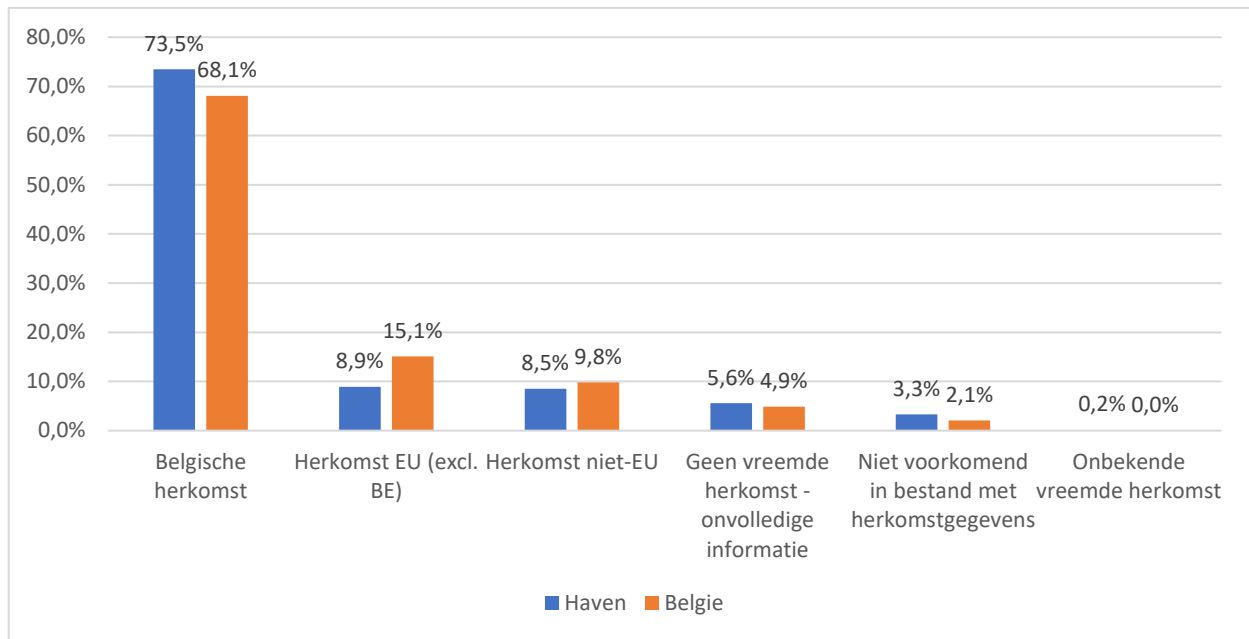


3.9.2 Herkomst

Figuur 25 geeft een vergelijking weer tussen de herkomstgegevens voor de havenwerknemers en voor werknemers actief in België. Ook hier gaat het enkel om personen die werknemer in hoofdberoep zijn, of dit eventueel nog combineren met zelfstandige activiteiten in bijberoep. Waar zo'n 92% van de havenwerknemers de Belgische nationaliteit heeft, is slechts 74% van Belgische herkomst.

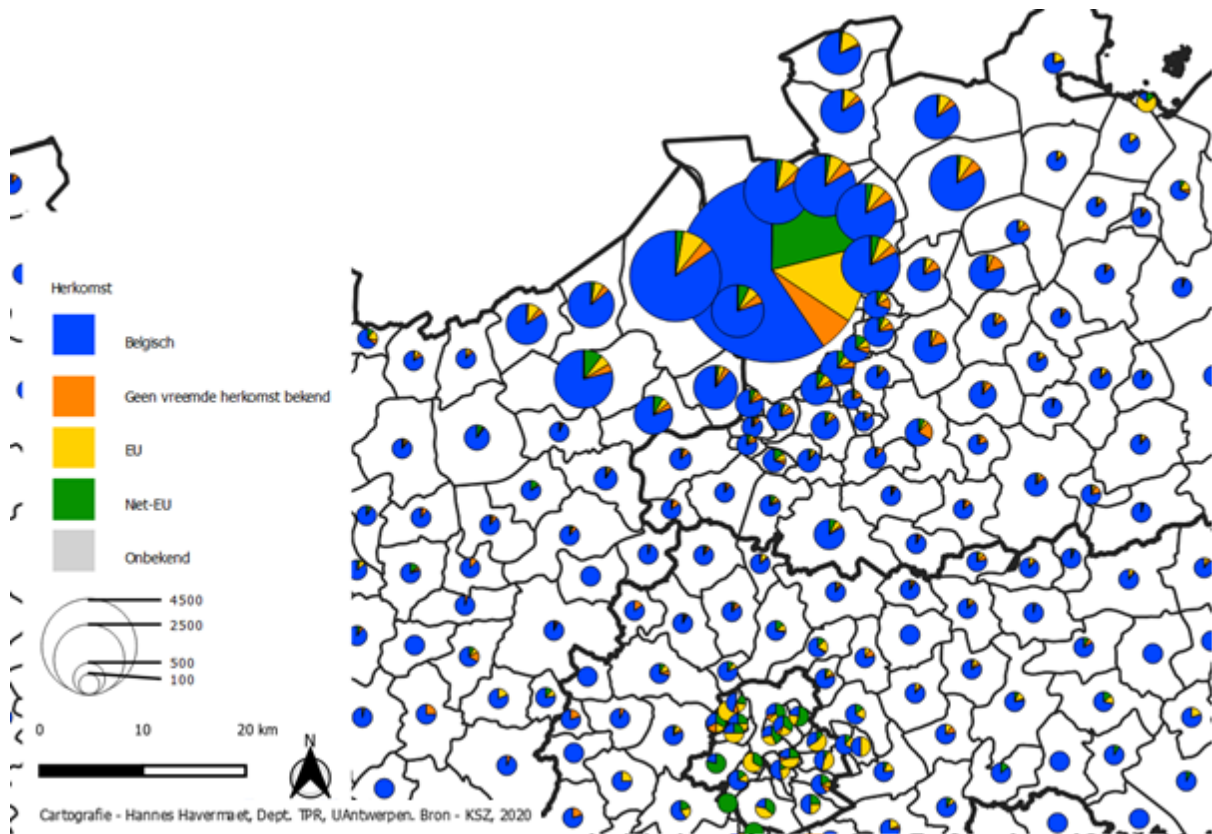
De figuur toont ook dat de samenstelling qua herkomst enigszins verschilt van de loontrekkenden actief in België. Wat betreft de Belgische herkomst is het aandeel 5 procentpunt groter voor de havenpopulatie vergeleken met de Belgische populatie. Verder zien we het grootste verschil bij de groep met een herkomst uit de rest van de Europese Unie (8,9% t.o.v. 15,1%), het aandeel van loontrekkenden met herkomst buiten de Europese Unie is gelijkaardig.

Figuur 25 - Herkomst loontrekkenden in haven van Antwerpen en België in 2017 (KSZ, 2020)



Zoals te verwachten op basis van de gegevens voor nationaliteit, zien we op Figuur 26 in de stad Antwerpen en de gemeenten in en rond Brussel een kleiner aandeel havenwerknemers met de Belgische herkomst. Havenwerknemers met een land uit de EU of niet-EU als herkomstland zijn hier sterker vertegenwoordigd, samen soms goed voor meer dan een kwart van de havenwerknemers in een gemeente. In de andere gemeentes in de provincie Antwerpen is dit aandeel bijna altijd kleiner dan een kwart.

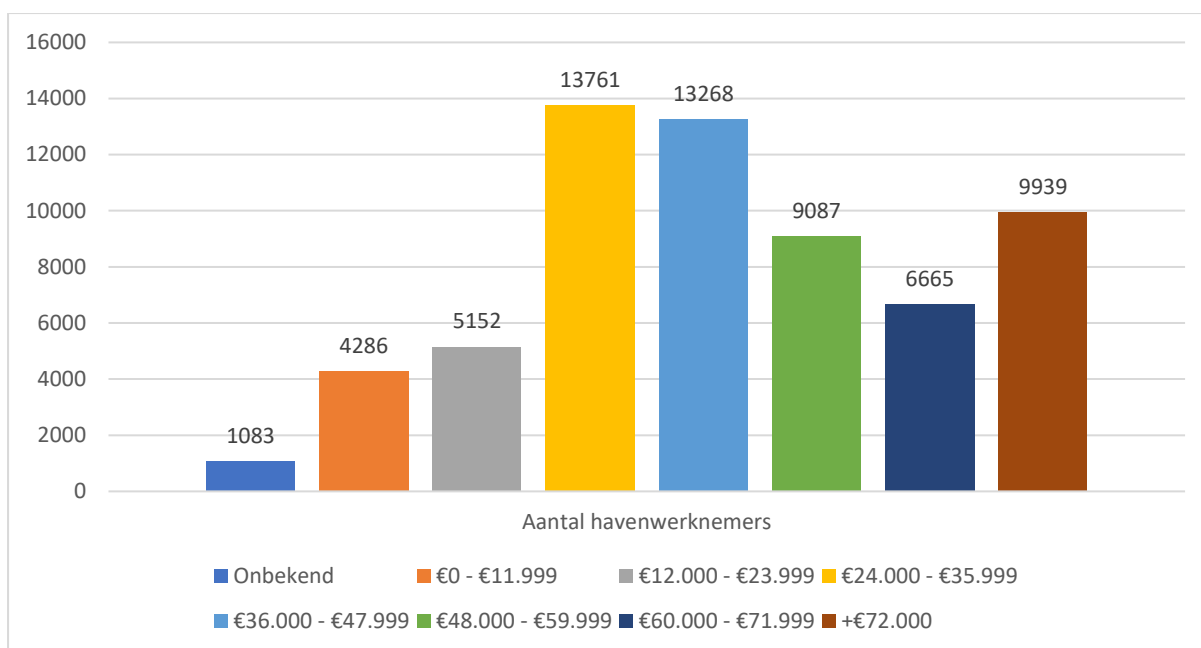
Figuur 26 - Herkomst havenwerknemers uit haven van Antwerpen per gemeente (2017)



3.10 Inkomen

Figuur 27 toont de inkomensverdeling van de havenwerknemers in 2017. De inkomensverdeling bevat acht klassen: één klasse voor werknemers waarvan het inkomen niet bekend is en vervolgens zeven opeenvolgende klassen per €12.000 bruto jaarinkomen. De inkomensklasse €24.000 - €35.999 kent het grootste aantal werknemers: 13.761 werknemers. De inkomensklassen die daarop volgen kennen telkens een steeds kleiner wordend aantal havenwerknemers, met uitzondering van de hoogste inkomensklasse. Die telt opnieuw 9.939 havenwerknemers, het gaat hier dus om een relatief grote groep met hoge inkomens. Die groep heeft bovendien een belangrijke invloed op het gemiddeld bruto jaarinkomen van havenwerknemers, dat bedraagt €47.512. Eerder onderzoek toonde aan dat vooral werknemers van de chemische en petrochemische nijverheid en van de energiesector de hoogste klasse van bruto jaarinkomen uitmaken (Esser et al., 2017).

Figuur 27 - Inkomensverdeling havenwerknemers uit haven van Antwerpen in 2017 (KSZ, 2020)



Tabel 4 geeft voor de 20 gemeenten met de meeste havenwerknemers uit de haven van Antwerpen weer hoe de inkomensverdeling van de havenwerknemers voor de gemeente eruitziet. De tabel geeft bovendien in de eerste lijn ook de cijfers weer voor de hele set van havenwerknemers, om op die manier de verdeling per gemeente te kunnen vergelijken met de totale inkomensverdeling. Wanneer een aandeel in een gemeente kleiner is dan verwacht op basis van het aandeel uit de totale inkomensverdeling, werd het vak in de tabel rood gekleurd. Wanneer het aandeel groter is dan verwacht, kleurt het vak groen.

Voor de top 20 van gemeenten, die 42.637 havenwerknemers (67% van het totaal) telt, zien we in Tabel 4 dat heel wat gemeentes vooral in de hogere inkomensklassen een groter aantal havenwerknemers tellen dan verwacht op basis van de verdeling voor de hele set van havenwerknemers. Belangrijke uitzondering hierop is de stad Antwerpen, waar we eerder het tegenovergestelde zien: de laagste vier inkomensklassen zijn hier sterker vertegenwoordigd dan verwacht.

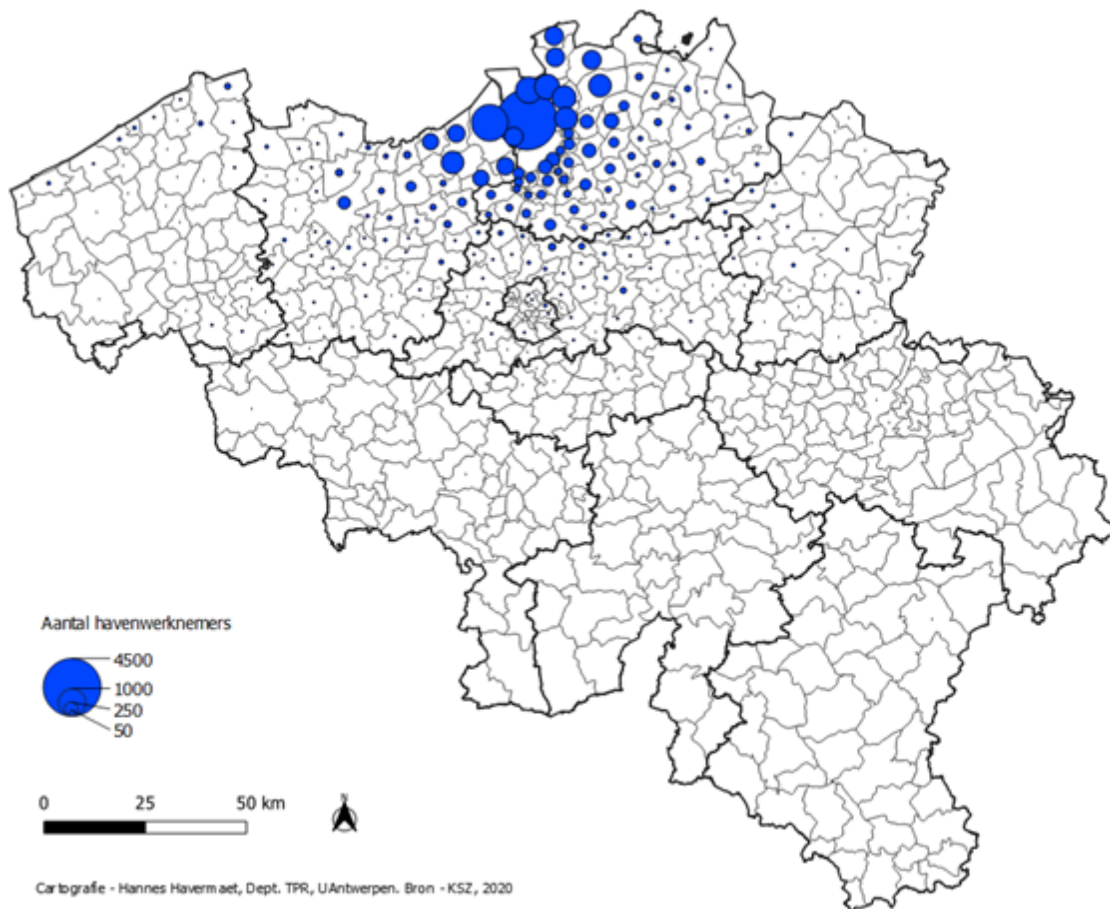
Tabel 4 - Inkomensverdeling top 20 gemeenten 2017 (KSZ, 2020)

	€0 - €11.999	€12.000 - €23.999	€24.000 - €35.999	€36.000 - €47.999	€48.000 - €59.999	€60.000 - €71.999	+€72.000	On-bekend	Aantal havenwerknemers
Haven	6,78%	8,15%	21,76%	20,98%	14,37%	10,54%	15,72%	1,71%	63241
Antwerpen	9,48%	10,92%	26,78%	22,29%	12,17%	7,67%	8,98%	1,71%	17145
Beveren	6,03%	9,46%	20,90%	19,69%	15,44%	10,94%	16,09%	1,45%	4196
Stabroek	4,93%	6,75%	20,34%	22,38%	16,94%	12,33%	15,22%	1,12%	2149
Kapellen	4,72%	6,50%	18,09%	21,81%	17,25%	12,74%	17,67%	1,21%	1907
Brasschaat	6,86%	7,26%	20,36%	19,35%	14,23%	10,29%	19,57%	2,08%	1778

Schoten	6,00%	8,40%	21,94%	20,29%	16,74%	10,63%	13,94%	2,06%	1750
Sint-Niklaas	5,65%	9,20%	20,79%	20,79%	14,91%	11,53%	15,49%	1,63%	1717
Brecht	4,78%	5,49%	17,45%	22,56%	17,13%	11,64%	19,46%	1,49%	1547
Zwijndrecht	5,68%	8,33%	24,50%	21,48%	15,66%	11,42%	11,21%	1,72%	1392
Sint-Gillis-Waas	5,88%	8,21%	19,40%	21,46%	12,59%	13,25%	17,63%	1,59%	1072
Wuustwezel	4,72%	6,00%	16,03%	19,96%	19,08%	12,49%	20,16%	1,57%	1017
Kalmthout	5,53%	5,33%	18,01%	19,42%	15,49%	14,59%	20,52%	1,11%	994
Kruikebeke	5,57%	6,79%	19,15%	21,58%	14,18%	13,48%	17,43%	1,82%	987
Essen	3,96%	5,35%	16,79%	21,82%	17,43%	13,05%	20,32%	1,28%	935
Stekene	5,41%	8,47%	18,71%	21,65%	14,47%	11,76%	18,00%	1,53%	850
Temse	5,52%	6,68%	20,03%	19,38%	16,43%	12,58%	17,07%	2,31%	779
Zoersel	5,53%	7,17%	15,55%	17,94%	17,94%	11,36%	21,97%	2,54%	669
Mortsel	6,71%	5,70%	19,80%	21,31%	14,77%	9,90%	19,46%	2,35%	596
Ranst	5,05%	5,05%	18,69%	20,88%	16,33%	11,78%	21,04%	1,18%	594
Schilde	5,86%	6,57%	16,70%	19,18%	17,94%	12,08%	19,72%	1,95%	563

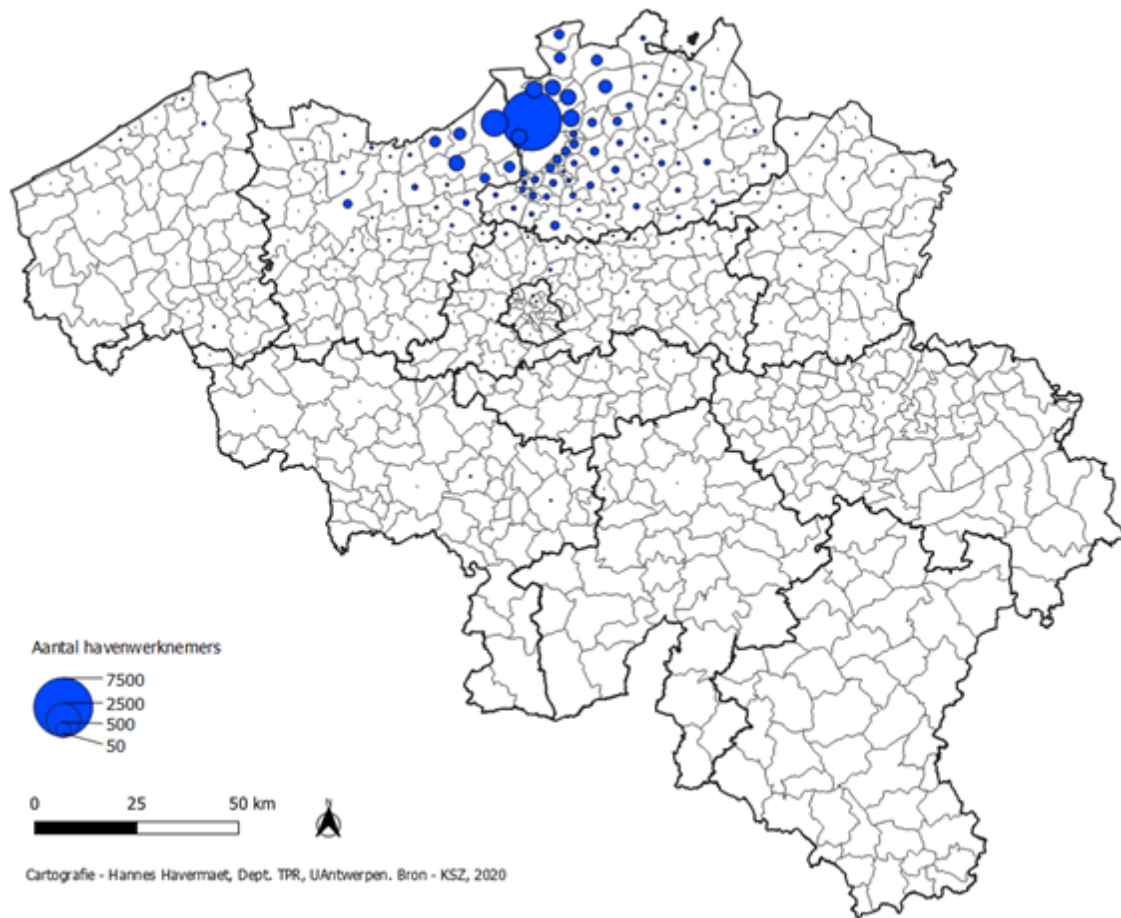
In Figuur 28 en Figuur 29 geven we respectievelijk de spreiding van de inkomens weer aan de hand van respectievelijk het aantal havenwerknemers per gemeente dat in de bovenste drie inkomensklassen zit en het aantal havenwerknemers per gemeente dat in de onderste drie inkomensklassen zit. In totaal bevinden 24.807 havenwerknemers die in België wonen zich in de drie hoogste inkomensklassen, weergegeven in Figuur 28. De stad Antwerpen telt 4.940 werknemers in de drie hoogste klassen, maar ook de gemeenten Beveren (1.782), Stabroek (956), Kapellen (909) en Brasschaat (784) tellen heel wat havenwerknemers uit die klassen.

Figuur 28 - Aantal havenwerknemers haven van Antwerpen in top drie inkomensklassen per gemeente in 2017 (KSZ, 2020)



Van alle havenwerknemers die in België wonen, behoren er 22.427 havenwerknemers tot de drie laagste inkomensklassen, iets lager dan het aantal dat tot de top drie behoort. We zien in Figuur 29 dat de stad Antwerpen opnieuw een groot aantal havenwerknemers (8.089) telt, maar dat de andere nabije gemeentes een werknemersaantal tellen dat heel wat kleiner is. Bijvoorbeeld in Beveren (1.527), Stabroek (688), Kapellen (559) en Brasschaat (613) is dat het geval.

Figuur 29 - Aantal havenwerknemers haven van Antwerpen in onderste drie inkomensklassen per gemeente in 2017 (KSZ, 2020)



4 Gemeentebelasting gegenereerd door havenwerknemers

4.1 Top-downbenadering

Bij het toepassen van de top-downbenadering, waarbij we vertrekken van de totale personenbelasting per gemeente in 2017, komen we uit op een totaalbedrag van €41.471.183,40 gemeentebelasting in België. Dat is dus het totaalbedrag aan gemeentebelasting dat afgedragen werd door havenwerknemers uit de haven van Antwerpen wonende in Belgische gemeenten. Gemiddeld levert dit €678,32 per havenwerknemer op. Gegevens voor deze berekening zijn afkomstig van de Duitstalige Gemeenschap (2020), de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel (2020), de KSZ (2020), SPF Wallonie (2020) en de Vlaamse Overheid (2018).

Tabel 5 geeft de schatting van de betaalde gemeentebelasting weer voor de top 20 van gemeenten. De derde kolom geeft de totale gemeentebelasting weer die aanvullend werd geheven bovenop de personenbelasting en die de basis vormt van de berekening. De vierde kolom geeft weer wat de gemiddelde gemeentebelasting is die een werkende inwoner van een bepaalde gemeente betaalt. Door dit gemiddelde te vermenigvuldigen met het aantal havenwerknemers, bekomen we in de vijfde kolom de totale belasting afkomstig van havenwerknemers. Tot slot geeft de laatste kolom het aandeel weer van de havenwerknemers in de totale gemeentebelasting volgens de top-downbenadering.

Tabel 5 - Gemeentebelasting top 20 havengemeentes 2017 (KSZ, 2020; Vlaamse Overheid, 2020)

Gemeente	Havenloon-trekkenden	Totale gemeente-belasting	Belasting per loontrekkende, zelfstandige, helper	Totale belasting havenwerknemers	Aandeel havenwerknemers in totale gemeentebelasting
Antwerpen	17.145	€ 134.209.989,94	€ 668,23	€ 11.456.803,68	9%
Beveren	4.196	€ 11.932.459,71	€ 549,88	€ 2.307.308,80	19%
Stabroek	2.149	€ 5.608.286,42	€ 664,65	€ 1.428.325,14	25%
Kapellen	1.907	€ 7.373.145,51	€ 647,68	€ 1.235.118,45	17%
Brasschaat	1.778	€ 11.494.586,38	€ 734,67	€ 1.306.236,39	11%
Schoten	1.750	€ 10.961.951,79	€ 736,34	€ 1.288.601,84	12%
Sint-Niklaas	1.717	€ 23.753.333,30	€ 756,11	€ 1.298.248,39	5%
Brecht	1.547	€ 8.997.168,03	€ 663,46	€ 1.026.371,13	11%
Zwijndrecht	1.392	€ 2.156.567,68	€ 259,83	€ 361.679,78	17%

Sint-Gillis-Waas	1.072	€ 5.886.246,67	€ 674,18	€ 722.718,64	12%
Wuustwezel	1.017	€ 5.636.094,99	€ 588,81	€ 598.820,37	11%
Kalmthout	994	€ 6.498.714,97	€ 828,71	€ 823.734,08	13%
Kruibeke	987	€ 6.062.730,01	€ 810,42	€ 799.881,64	13%
Essen	935	€ 5.274.657,56	€ 712,98	€ 666.640,28	13%
Stekene	850	€ 5.986.645,05	€ 735,46	€ 625.141,07	10%
Temse	779	€ 9.951.910,51	€ 768,84	€ 598.929,10	6%
Zoersel	669	€ 7.164.658,72	€ 747,10	€ 499.807,79	7%
Mortsel	596	€ 9.186.142,09	€ 827,51	€ 493.193,47	5%
Ranst	594	€ 6.115.109,81	€ 690,12	€ 409.928,36	7%
Schilde	563	€ 6.022.986,49	€ 719,51	€ 405.082,00	7%

4.2 Bottom-upbenadering

Volgens de bottom-upbenadering, waarbij we vertrekken van het gemiddeld inkomen van havenwerknemers per inkomensklasse om een schatting te maken van de gemeentebelastingen, bedraagt de totale gemeentebelasting afgedragen door havenwerknemers €52.961.157,65. Dit komt neer op gemiddeld €837 per havenwerknemer woonachtig in België en actief in de haven van Antwerpen.

Tabel 6 geeft de schatting weer van de gemeentebelasting voor de top 20 van gemeenten qua aantal havenwerknemers, en dit volgens de bottom-upmethode. Ook hier staat in de voorlaatste kolom de totale geschatte gemeentebelasting die een gemeente heft op het inkomen van de havenwerknemers. De laatste kolom toont het aandeel van de havenwerknemers in de totale gemeentebelasting volgens de bottom-upbenadering.

Tabel 6 - Gemeentebelasting top 20 havengemeentes 2017 (KSZ, 2020)

Gemeente	Belastingtarief	Totaal aantal havenwerknemers	Totale belasting havenwerknemers	Aandeel havenwerknemers in totale gemeentebelasting
Antwerpen	8,0%	17.145	€ 13.565.629,78	10%
Beveren	5,0%	4.196	€ 2.665.316,45	22%
Stabroek	6,5%	2.149	€ 1.831.707,86	33%
Kapellen	5,0%	1.907	€ 1.320.359,51	18%

Brasschaat	6,0%	1.778	€ 1.432.250,48	12%
Schoten	6,5%	1.750	€ 1.392.936,93	13%
Sint-Niklaas	8,5%	1.717	€ 1.846.348,44	8%
Brecht	7,0%	1.547	€ 1.538.417,90	17%
Zwijndrecht	2,5%	1.392	€ 404.429,92	19%
Sint-Gillis-Waas	6,9%	1.072	€ 984.870,96	17%
Wuustwezel	7,0%	1.017	€ 1.036.641,82	18%
Kalmthout	7,5%	994	€ 1.089.905,73	17%
Kruibeke	8,0%	987	€ 1.066.463,45	18%
Essen	7,5%	935	€ 1.030.695,70	20%
Stekene	8,0%	850	€ 910.975,08	15%
Temse	8,0%	779	€ 833.645,80	8%
Zoersel	6,5%	669	€ 632.631,45	9%
Mortsel	7,2%	596	€ 580.574,11	6%
Ranst	6,5%	594	€ 560.861,95	9%
Schilde	5,0%	563	€ 398.111,21	7%

4.3 Synthese

Tabel 7 toont de vergelijking van de resultaten van de twee berekeningsmethodes. Ondanks de beperkingen van de beschikbare data omwille van privacyredenen en van beide schattingsmethodes beschreven in 2.3, verkrijgen we toch grotendeels resultaten van dezelfde grootteorde. De bottom-upmethode resulteert eerder in een overschatting en de top-downmethode in een onderschatting. Om een benadering te geven van een unieke waarde is daarom in Tabel 7 ook het gemiddelde van beide methodes berekend.

De overschatting van de bottom-upmethode is vooral te wijten aan het niet meenemen van de aftrekken die verband houden met de woonbonus en het pensioensparen, en tevens de vrijstellingen als gevolg van kinderen ten laste. Deze aftrekken zijn erg afhankelijk van de persoonlijke gezinssituatie van de havenwerknemer: heeft hij recht op een woonbonus, doet hij aan pensioensparen, hoeveel kinderen zijn er ten laste? Gezien de privacywetgeving is het niet mogelijk per havenwerknemer deze bijkomende gedetailleerde gegevens te bekomen.

De onderschatting van de top-downbenadering is het gevolg van het feit dat de meeste havenwerknemers in inkomensklassen vallen die boven het gemiddelde liggen, zij betalen dus meer

dan het gebruikte gemiddelde van loontrekkenden in de gemeente. Zo stellen we vast dat de marge tussen beide methodes het grootst is in de eerder landelijke gemeenten (Wuustwezel, Stabroek, Essen, Brecht) waar veel havenwerknemers wonen uit de goed verdienende havensectoren, vooral de petrochemie (Esser et al.,2017). Ten opzichte van de gemiddelde loontrekkende in die gemeenten verdienen de havenwerknemers aanzienlijk meer.

Slechts in één geval levert de bottom-upmethode een lager bedrag op dan de top-downmethode: Schilde int volgens de top-downmethode €405.082 aan gemeentebelasting bij havenwerknemers en volgens de bottom-upmethode €398.111. Dit wordt dus verklaard door het feit dat een gemiddelde loontrekkende uit Schilde meer verdient dan de gemiddelde havenwerknemer die in Schilde woont. In de verdere brede communicatie, o.a. via de gemeentefiches, wordt het gemiddelde cijfer per gemeente van zowel de absolute bijdrage aan de gemeentebelastingen, als het gemiddelde aandeel van de bijdrage in de personenbelasting van de gemeente gebruikt.

De stad Antwerpen int het grootste bedrag aan gemeentebelasting: ondanks het feit dat de havenwerknemers die in de stad Antwerpen wonen gemiddeld in de lagere inkomensklassen vallen, zijn ze in absolute aantallen met zoveel, dat dit resulteert in ongeveer €12.000.000 gemeentebelastingen. Twee andere gemeenten gelegen aansluitend bij de haven, Beveren en Stabroek, halen jaarlijks respectievelijk ongeveer €2.500.000 en €1.650.000 op.

Ook het verder gelegen Sint-Niklaas haalt een bedrag aan gemeentebelastingen bij de havenwerknemers in deze grootteorde op: circa €1.550.000. Vervolgens verkrijgen Kapellen, Brasschaat, Schoten en Brecht ongeveer €1.300.000, ook dit zijn goed bereikbare woongemeenten voor vele havenwerknemers. Vervolgens is er de groep iets verder gelegen gemeenten Wuustwezel, Kalmthout en Essen die ongeveer €800.000 in kas krijgen. De linkeroevergemeenten Sint-Gillis-Waas, Kruibeke en Stekene verkrijgen ongeveer hetzelfde bedrag. Zoersel, Mortsel en Ranst bekomen rond de €500.000 jaarlijks uit de gemeentelijke personenbelasting van de havenwerknemers. De top 20 wordt afgesloten met Zwijndrecht en Schilde met een bedrag rond de €400.000, twee gemeenten waar ook een laag belastingtarief van toepassing is: respectievelijk 2,5% en 5%.

Niet verwonderlijk dragen over het algemeen de havenwerknemers relatief meer bij aan de gemeentelijke personenbelasting in gemeenten dicht bij de haven, waar ze relatief met een grote groep wonen. Maar ook in wat verder gelegen gemeentes met aangename woonmilieus die aantrekkelijk zijn voor de goedverdienende havenwerknemers, is het aandeel betekenisvol.

In relatieve cijfers betekent dit dat in Stabroek bijna een derde van de gemeentelijke belasting van havenwerknemers komt, in Beveren is dat een vijfde. De volgende groep zijn de gemeenten

Zwijndrecht, Kapellen, Essen, Kruibeke met 15 tot 17% aandeel in de gemeentelijke personenbelasting. In Kalmthout, Wuustwezel, Sint-Gillis-Waas, Brecht, Stekene, Schoten en Brasschaat bedraagt het aandeel tussen 12 en 14%.

Ondanks het grote belang van het absolute cijfer van 12,5 miljoen gemeentelijke personenbelasting, maakt dit slechts 10% van de Antwerpse personenbelasting uit. Enerzijds wonen er in Antwerpen relatief veel havenwerknemers uit de lagere inkomensklassen, anderzijds wonen er in Antwerpen heel veel loontrekkenden die goed hun boterham verdienen in andere economische sectoren buiten de haven. Ten slotte zijn er in de top 20 Ranst, Zoersel, Temse, Schilde, Sint-Niklaas en Mortsel waar 6 tot 8% van de personenbelasting in de gemeente door havenwerknemers wordt bijgedragen.

Tabel 7 - Gemeentebelasting top 20 havengemeentes 2017 (KSZ, 2020)

	Methode 1 - top-down	Methode 2 - bottom-up	Gemiddelde gemeente- belasting	Aandeel gemiddelde gemeentebelasting havenwerknemers in totale gemeentebelasting
Antwerpen	€ 11.456.803,68	€ 13.565.629,78	€ 12.511.216,73	9,3%
Beveren	€ 2.307.308,80	€ 2.665.316,45	€ 2.486.312,62	20,8%
Stabroek	€ 1.428.325,14	€ 1.831.707,86	€ 1.630.016,50	29,1%
Kapellen	€ 1.235.118,45	€ 1.320.359,51	€ 1.277.738,98	17,3%
Brasschaat	€ 1.306.236,39	€ 1.432.250,48	€ 1.369.243,44	11,9%
Schoten	€ 1.288.601,84	€ 1.392.936,93	€ 1.340.769,38	12,2%
Sint-Niklaas	€ 1.298.248,39	€ 1.846.348,44	€ 1.572.298,41	6,6%
Brecht	€ 1.026.371,13	€ 1.538.417,90	€ 1.282.394,52	14,3%
Zwijndrecht	€ 361.679,78	€ 404.429,92	€ 383.054,85	17,8%
Sint-Gillis- Waas	€ 722.718,64	€ 984.870,96	€ 853.794,80	14,5%
Wuustwezel	€ 598.820,37	€ 1.036.641,82	€ 817.731,10	14,5%
Kalmthout	€ 823.734,08	€ 1.089.905,73	€ 956.819,91	14,7%
Kruibeke	€ 799.881,64	€ 1.066.463,45	€ 933.172,54	15,4%
Essen	€ 666.640,28	€ 1.030.695,70	€ 848.667,99	16,1%
Stekene	€ 625.141,07	€ 910.975,08	€ 768.058,07	12,8%
Temse	€ 598.929,10	€ 833.645,80	€ 716.287,45	7,2%
Zoersel	€ 499.807,79	€ 632.631,45	€ 566.219,62	7,9%
Mortsel	€ 493.193,47	€ 580.574,11	€ 536.883,79	5,8%

Ranst	€	409.928,36	€	560.861,95	€	485.395,16	7,9%
Schilde	€	405.082,00	€	398.111,21	€	401.596,60	6,7%

5 Conclusie

De haven van Antwerpen creëerde in 2017 directe werkgelegenheid voor zo'n 63.000 personen uit binnen- en buitenland. Onze analyse toont dat de werknemers vooral in gemeentes nabij de haven wonen en binnen die gemeentes vaak een groot aandeel hebben binnen het totaal aantal loontrekkenden. De grootste aantallen zien we terug in de stad Antwerpen en de gemeente Beveren, twee gemeentes die een deel van de haven op hun grondgebied hebben liggen en waar samen 21.341 havenwerknemers (of ongeveer één derde van de havenpopulatie) wonen. Havenwerknemers zijn bovendien vaker actief in de niet-maritieme cluster (59,56%) dan in de maritieme cluster (40,44%).

De populatie havenwerknemers heeft haar eigen, unieke samenstelling, die op verscheidene vlakken verschilt van de populatie loontrekkenden in Vlaanderen of België. Vier op de vijf havenwerknemers is van het mannelijk geslacht en slechts één op de vijf is van het vrouwelijk geslacht. Dit terwijl de Vlaamse en Belgische werknemerspopulatie nagenoeg in evenwicht is wat betreft geslacht. Ook op het vlak van leeftijd is er een verschil, zij het minder uitgesproken: de havenpopulatie is iets ouder in vergelijking met de Vlaamse en Belgische werknemers. De studies van Notteboom (2015) en Esser et al. (2017) gaven dit reeds aan.

We bekeken leeftijd en geslacht ook telkens in combinatie met het arbeidsregime van de havenwerknemers. Waar in de volledige havenpopulatie zo'n 88% voltijds werkt, zien we verschillen naargelang we enkel de mannen of vrouwen bekijken, of jongere en oudere werknemers. Ongeveer één op de tien mannen in de haven werkt deeltijds, terwijl bij de vrouwen ongeveer drie op de tien deeltijds werkt. Dit terwijl van de Vlaamse werknemers en de Belgische werknemers respectievelijk 62% en 63% voltijds werkt. Qua leeftijd zien we dat oudere werknemers doorgaans vaker deeltijds werken.

Wat betreft de nationaliteit en herkomst van de havenwerknemers zien we dan weer een samenstelling die overeenkomt met de samenstelling binnen België, de verschillen zijn groter voor herkomst dan voor nationaliteit. Er speelt ook een ruimtelijk effect. Zo wonen havenwerknemers met een vreemde nationaliteit of herkomst eerder in stedelijke gebieden zoals de stad Antwerpen of Brussel. Het aandeel van havenwerknemers met een vreemde nationaliteit of herkomst is kleiner in de randgemeenten rond de haven vergeleken met de binnenstedelijke gebieden.

Ook bij de inkomensverdeling zien we een ruimtelijk effect waarbij de verdeling voor de stad Antwerpen afwijkt van die van de randgemeenten: havenwerknemers uit de laagste inkomensklassen zijn sterker vertegenwoordigd in de stad Antwerpen terwijl in de randgemeenten rond Antwerpen de

hoogste inkomensklassen sterker vertegenwoordigd zijn. Dit effect heeft ook een impact op de hoeveelheid gemeentebelasting die havenwerknemers afdragen aan hun gemeente.

Volgens de top-downbenadering betaalden de havenwerknemers uit de haven van Antwerpen in België voor het jaar 2017 €41.471.183,40 aan gemeentebelasting, ofwel zo'n €680 per havenwerknemer in België. De bottom-upbenadering leverde een resultaat op van €52.961.158,65, gemiddeld €837 per havenwerknemer. Het exacte belastingbedrag ligt vermoedelijk ergens tussenin, het gemiddelde van beide berekeningen bedraagt €47.216.171, of gemiddeld €772. We kunnen uit de twee benaderingen hoe dan ook besluiten dat de aanvullende personenbelasting op het inkomen van de havenwerknemers een belangrijke bron van inkomsten is.

Hoewel de stad Antwerpen een groot aantal havenwerknemers telt met een laag inkomen, haalt zij toch jaarlijks zo'n €12.000.000 uit de aanvullende personenbelasting op het inkomen van havenwerknemers (totale gemeentebelasting Antwerpen € 134.209.989,94). De randgemeenten tellen een kleiner aantal havenwerknemers, maar het aandeel van havenwerknemers uit de hoogste inkomensklassen is hier dan relatief weer groter, en dat komt de gemeentebelasting ten goede. Voor zeven gemeentes (Beveren, Stabroek, Kapellen, Brasschaat, Schoten, Sint-Niklaas en Brecht) ligt die belastingsom jaarlijks hoger dan 1 miljoen euro.

6 Beleidsaanbevelingen

Het onderzoek laat ook toe om enkele beleidsaanbevelingen te formuleren en de aandacht te vestigen op specifieke punten binnen het onderzoek. Daarbij worden onder andere de Sustainable Development Goals (SDG's) die Port of Antwerp onderschreef in het achterhoofd gehouden (Port of Antwerp, 2020b).

Een belangrijke SDG voor de haven van Antwerpen is SDG 8: het bevorderen van aanhoudende, inclusieve en duurzame economische groei, volledige en productieve tewerkstelling en waardig werk voor iedereen. Het onderzoek toont aan dat het merendeel van de havenwerknemers van het mannelijke geslacht is. De haven van Antwerpen moet dus een aantrekkelijkere werkplek worden voor vrouwen, om zo het aandeel vrouwelijke havenwerknemers te verhogen. Het kan volstaan om te focussen op enkele grote sectoren binnen de haven om reeds een effect te zien.

Wat betreft herkomst en nationaliteit van de havenwerknemers zijn er relatief iets meer Belgen onder de havenwerknemers in vergelijking met alle werknemers actief in België. Gezien de ligging van de haven nabij de stad Antwerpen en de grote groep inwoners met vreemde nationaliteit of herkomst in de stad, zou men nog extra kunnen inzetten op het verhogen van het aandeel havenwerknemers met vreemde nationaliteit of herkomst. Er moet wel eerst verder worden onderzocht of deze groep misschien relatief vaker als interimarbeider werkt en dus in de voorliggende studie niet kon worden opgenomen in de cijfers. Daarnaast zou ook onderzocht kunnen worden of de samenstelling van nationaliteit en herkomst verschilt naargelang de sector waarin men werkt.

Verder is er de leeftijdssamenstelling van de groep van havenwerknemers. We zien iets hogere leeftijden vergeleken met de groep werknemers uit Vlaanderen en België. Het uitstromen van een relatief grote groep werknemers omwille van pensioen vormt dus voor de haven een nog grotere uitdaging in vergelijking met de situatie op de Vlaamse en Belgische arbeidsmarkt. Zowel het opleidingsaanbod moet hierop afgestemd worden, als het beleid van havenondernemingen om maximaal kennis te bewaren binnen de haven van Antwerpen. Bovendien moet de haven van Antwerpen voor jongeren een aantrekkelijkere werkplek worden om die uitstroom op te vangen. Eerder onderzoek wees uit dat die aantrekking onvoldoende aanwezig is (Pernet & Storms, 2019).

Een ander aandachtspunt is de concentratie van werkgelegenheid binnen een beperkt aantal sectoren, zoals de chemische nijverheid en de goederenbehandelaars. In deze sectoren werkt een groot aantal havenwerknemers, waardoor eventuele veranderingen binnen deze sectoren meteen een grote impact hebben op de werkgelegenheid binnen de haven. Het is van belang om voor de grootste sectoren de mogelijke uitdagingen snel te identificeren en voldoende te onderzoeken.

Tot slot brengt dit onderzoek duidelijk in kaart wat de reikwijdte is van de haven van Antwerpen en hoe de impact wat betreft werkgelegenheid verdeeld is over de regio. Bovendien toont de ruimtelijke analyse de verschillen tussen het stedelijk gebied en de suburbane gebieden. Het onderzoek kan daarom dienen als een beleidsinstrument bij de interactie met verschillende lokale overheden en stakeholders. Dit sluit bovendien aan bij een andere SDG waarnaar de haven van Antwerpen streeft: bouwen aan duurzame steden en gemeenschappen.

7 Bibliografie

- Acciaro, M. (2008). The role of ports in the development of Mediterranean islands: the case of Sardinia. *International Journal of Transport Economics / Rivista internazionale di economia dei trasporti*, 35(3), 295-323.
- Blomme, J. (2014). Value creation in the port of Antwerp: an investigation of sector and cargo-related creation of value and employment. In T. Vanelslander & C. Sys (Eds.), *Port Business* (pp. 228). Antwerpen: University Press Antwerp.
- Bottasso, A., Conti, M., Ferrari, C., & Tei, A. (2014). Ports and regional development: A spatial analysis on a panel of European regions. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 65, 44-55. doi:<https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.04.006>
- Duitstalige Gemeenschap (2020). *Aanvullende personenbelasting aanslagjaar 2018 - gemeenten Duitstalige Gemeenschap*. [Dataset]
- Esser, A., Sys, C., Vanelslander, T., & Verhetsel, A. (2017). *De toekomst van de arbeidsmarkt in de haven van Antwerpen*. Antwerpen: Universiteit Antwerpen, Departement Transport en Ruimtelijke Economie
- Gewestelijke Overheidsdienst Brussel (2020). *Aanvullende personenbelasting aanslagjaar 2018 - gemeenten Brussels Hoofdstedelijk Gewest*. [Dataset]
- Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid (2020). *Socio-demografische gegevens over havenwerknemers uit haven van Antwerpen*. [Dataset]
- Lagneaux, F. (2006). *Economisch belang van de Belgische havens: Vlaamse zeehavens en Luiks havencomplex – Verslag 2004* (86) (p. 173). Brussel: Nationale Bank van België.
- Merk, O. M., Manshanden, W. J. J., & Dröes, M. I. (2013). Inter-regional spillovers of seaports: the case of North-West Europe. *International Journal of Transport Economics / Rivista internazionale di economia dei trasporti*, 40(3), 401-417. Retrieved from <https://www.jstor.org/stable/42747959>
- Notteboom, T. (2015). *Sociaal-economische impact van de haven van Antwerpen op het hinterland*. Antwerpen: Provincie Antwerpen.
- Park, J. S., & Seo, Y.-J. (2016). The impact of seaports on the regional economies in South Korea: Panel evidence from the augmented Solow model. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 85, 107-119. doi:<https://doi.org/10.1016/j.tre.2015.11.009>
- Port of Antwerp (2020a). The port area. Retrieved from <https://www.portofantwerp.com/en/port-area>
- Port of Antwerp (2020b). Sustainable development in the spotlight. Retrieved from <https://www.portofantwerp.com/en/news/sustainable-development-spotlight>

- Rubbrecht, I., & Burggraeve, K. (2020). *Economic importance of the Belgian maritime and inland ports - Report 2018* (384). Retrieved from: <https://www.nbb.be/doc/ts/publications/wp/wp384en.pdf>
- SPF Wallonie (2020). Aanvullende personenbelasting aanslagjaar 2018 - gemeenten Wallonië. [Dataset]
- Storms, X., & Pernet, L. (2019). *Haven van Antwerpen als werkgever*. Retrieved from: <https://talentenstroom.be/wp-content/uploads/2019/08/Stad-antwerpen-Talentenstroom-Werken-in-de-haven-Rapport-Finale-versie-converted.pdf>
- Vlaamse Havencommissie (2020). Afbakening van het havengebied (Antwerpen). Retrieved from: <https://www.vlaamsehavencommissie.be/vhc/pagina/afbakening-havengebied-antwerpen>
- Vlaamse Overheid (2018). *Belastingen 2008-2018 (jaarrekeningen)*. [Dataset] Retrieved from: <https://lokaalbestuur.vlaanderen.be/financiering/fiscaliteit/overzicht-belastingen-per-gemeente>

8 Bijlage

Bijlage 1: Gegevensaanvraag Kruispuntbank Sociale Zekerheid

Aanvraag van gegevens uit het Datawarehouse Arbeidsmarkt en Sociale Bescherming van de Kruispuntbank Sociale Zekerheid in het kader van het onderzoek “Sociaaleconomische impact van de Haven van Antwerpen op de arbeidsmarkt en het economisch weefsel in de drie Gewesten van België”.

1. Aard van de aanvraag

Het gaat om een gezamenlijke aanvraag van het Provinciebestuur van Antwerpen, de Universiteit Antwerpen (Departement Transport en Ruimtelijke Economie) en het Havenbedrijf Antwerpen, die samen een onderzoek uitvoeren.

In 2015 finaliseerde de Universiteit Antwerpen het onderzoek “Sociaaleconomische impact van de haven van Antwerpen op het hinterland”. Dat onderzoek werd voltooid in het kader van het raamakkoord tussen de Universiteit Antwerpen en de Provincie Antwerpen.

Het Havenbedrijf Antwerpen, de provincie Antwerpen en de Universiteit Antwerpen onderschrijven samen het economisch en maatschappelijk belang van de Haven van Antwerpen. Daarom wensen de drie partijen een geactualiseerde kijk op de sociaaleconomische impact van de Haven van Antwerpen op de arbeidsmarkt en het economisch weefsel in de drie Gewesten in het land in kaart te brengen.

De aanvraag betreft geaggregeerde tabellen met algemene gegevens op gemeenteniveau die door DWH AM&SB aan de aanvragers worden bezorgd.

2. Onderzoeksinstellingen die de gegevens aanvragen

2.1. Provinciebestuur Antwerpen

Departement Economie, Streekbeleid en Europa (DESE)

Provinciebestuur Antwerpen

Koningin Elisabethlei 22, 2018 Antwerpen

Vertegenwoordigd door Maarten Puls, departementshoofd Economie, Streekbeleid en Europa

Contactpersoon DESE: Rudy Marynissen, 03/240.56.02, rudymarynissen@provincieantwerpen.be

De Provincie Antwerpen is een intermediair beleidsniveau tussen het Vlaamse en het gemeentelijke niveau. De provincie beoogt op het provinciale niveau bij te dragen tot de duurzame ontwikkeling van het provinciale gebied.

De provincie is bevoegd voor de regeling van de provinciale belangen. Tot die provinciale belangen behoren met name :

1° de bovenlokale taakbehartiging. Een taakbehartiging is bovenlokaal als ze aangelegenheden van lokaal gemeentelijk belang overstijgt, voor zover ze streekgericht blijft en gericht is op realisaties binnen de grenzen van het grondgebied van de provincie;

2° ondersteunende taken op verzoek van andere overheden;

3° het nemen van initiatieven met het oog op gebiedsgerichte samenwerking tussen besturen in een regio.

In het kader van deze drie kerntaken, beschikt elke Vlaamse provincie over een team Data & Analyse (D&A). D&A zorgt voor de cijfermatige beleidsondersteuning van provinciale diensten, lokale besturen, andere overheden en (regionale) organisaties. Zij kunnen bij D&A terecht voor cijfermateriaal, omgevingsanalyses en interpretatie van gegevens. D&A biedt zoveel mogelijk fijnmazig gegevens aan, die waar mogelijk op maat worden verwerkt. D&A volgt eveneens actief de ontwikkelingen in het landschap van beschikbare administratieve gegevens en neemt zelf initiatief om waar mogelijk hiaten in benodigde beleidsondersteunende data in te vullen.

2.2. Havenbedrijf Antwerpen

Havenbedrijf Antwerpen NV van publiek recht
Zarah Hadidplein 1, 2030 Antwerpen
Vertegenwoordigd door Guy Janssens, Chief Corporate Affaires Officer
Contactpersoon: Inge De Wolf, 32 474 48 01 96, IngeDeWolf@portofantwerp.com

2.3. Universiteit Antwerpen

Departement Transport en Ruimtelijke Economie (DTRE)
Universiteit Antwerpen
Prinsstraat 13, 2000 Antwerpen
Vertegenwoordigd door Prof. Dr. Ann Verhetsel, voorzitter Departement Transport en Ruimtelijke Economie
Contactpersoon: Hannes Havermaet, 03 265 97 40, hannes.havermaet@uantwerpen.be

3. Doelstellingen van het onderzoek en motivering van de aanvraag

De geactualiseerde kijk op de sociaaleconomische impact van de haven omvat:

- ✓ Een gedetailleerd inzicht in de werkgelegenheid in het havengebied, o.a. met het oog op de verdere ontwikkeling van het Havencentrum (aanbod) en toekomstgerichte initiatieven naar de omgeving.
- ✓ Inzicht krijgen in de economische impact van de havenbedrijven en hun samenwerking met bedrijven in het hele land (economische netwerken).

De eerste fase van dit onderzoek bestaat uit de actualisering van het onderzoek uit 2015.

Een actualisatie van de gemeentelijke fiches waarbij per gemeente in kaart wordt gebracht:

- ✓ De tewerkgestelden in de haven en wonende in de gemeente
- ✓ Aandeel haventewerkstelling in totale tewerkstelling
- ✓ De werkgelegenheid opgedeeld in maritieme en niet-maritieme clusters zoals omschreven in bijlage 2 van deze overeenkomst
- ✓ De leeftijdsverdeling
- ✓ De verdeling over inkomensgroepen
- ✓ Enkele kerncijfers zoals het gemiddelde voor alle gemeenten het gemiddelde voor arrondissement Antwerpen (excl. stad Antwerpen)....
- ✓ De inkomsten uit belastingen voor de woongemeente (*)
- ✓ Een evolutie (tendensen stijging/daling) van de belangrijkste hierboven beschreven cijfers over de periodes 2008-2012-2017

() Hierbij zal een nieuwe onderzoeksmethodologie voor berekening spreiding inkomensstromen en lokale belastinginkomsten worden gebruikt (bepaling aantal havenwerkers in de woongemeente, vermenigvuldigen met de inkomensgroep waarin ze zitten, gemeentelijke belastingpercentage op toepassen): dit resulteert in de belastinginkomsten per woongemeente van inwoners die in de haven werken – opsplitsing naar werkgelegenheid linkeroever/rechteroever en economische sector.*

4. Frequentie en termijn van het onderzoek

Het is de bedoeling om deze gegevensaanvraag elke drie jaar te herhalen.

Er wordt voor elke aanvraag een onderzoekstermijn van 7 jaar voorzien, te meten vanaf de ontvangst van de gevraagde gegevens.

5. Gevraagde gegevens

Omwille van consistentie met de havenstudies die de Nationale Bank uitvoert worden ondernemingen gelegen in het **havengebied** geselecteerd op basis van hun ondernemingsnummer (opgevraagd bij de Nationale Bank van België, voor de jaren 2008, 2012 en 2017). De benodigde ondernemingen per jaar staan opgesomd in *bijlage 1* (bijgevoegde Excel file “staal2008-2012-2017.xlsx”).

In dit onderzoek wordt onder “**havengebied**” verstaan: het havengebied zoals afgebakend door de “wet Major” en zoals omschreven in *bijlage 2* achteraan in dit document. Hierbij wordt een opdeling gemaakt tussen linkeroever en rechteroever.

Het **projectgebied (woongemeenten)** in dit onderzoek omvat alle Belgische steden en gemeenten. Bij steden en gemeenten die een klein aantal inwoners tellen die werken in het havengebied, zullen de cijfers in rapporteringen worden gegroepeerd per arrondissement of provincie.

De **teleenheid** in de gevraagde geaggregeerde tabellen is telkens het aantal werknemers in een vestiging van een van de ondernemingen (ondernemingsnummers opgesomd per telmoment in *bijlage 1*) gelegen in het havengebied (éénmaal geteld op basis van belangrijkste job, indien ze meer dan één job hebben bij ondernemingen in het havengebied). Er worden enkel werknemers van die ondernemingen geteld die werken in vestigingsplaatsen gelegen in Antwerpen, Beveren of Zwijndrecht (om zo goed mogelijk het havengebied te respecteren).

De geaggregeerde tabellen worden gevraagd voor drie **telmomenten**: 31 december van de jaren **2008, 2012 en 2017**.

Tabel 1 Inkomensklasse

Variabele	Mogelijke waarden
teleenheid	Aantal werknemers
Woonplaats	- niscode (alle Belgische gemeenten, zoals in voege voor de fusie van 1/1/2019, 5 digits), - indien buitenland: - o landcode Nederland (129) - o alle andere landen (99999) - geen informatie (99998)
bruto jaarinkomen ¹	minder dan 12.000,00 € 12.000,00 – 23.999,99 € 24.000,00 – 35.999,99 € 36.000,00 – 47.999,99 € 48.000,00 – 59.999,99 € 60.000,00 – 71.999,99 € 72.000,00 € of meer met in de metadata indien mogelijk het rekenkundig gemiddelde van elk van deze 7 categorieën in de totale populatie (alle woonplaatsen en de drie werkplaatsen samen) voor elk telmoment. ²
werkplaats	vestigingsplaats onderneming: Antwerpen, Beveren, Zwijndrecht (A/B/Z)

Tabel 2 Vestigingsplaats tewerkstelling

Variabele	Mogelijke waarden
teleenheid	Aantal werknemers
woonplaats	- niscode (alle Belgische gemeenten, zoals in voege voor de fusie van 1/1/2019, 5 digits), - indien buitenland: - o landcode Nederland (129) - o alle andere landen (99999) - geen informatie (99998)
werkplaats	vestigingsplaats onderneming: Antwerpen, Beveren, Zwijndrecht (A/B/Z)

¹ Het bruto jaarinkomen heeft betrekking op het inkomen uit loontrekkende arbeid bij de vestiging(en) in het havengebied.

² Het is de bedoeling om voor elk van de 7 categorieën, per telmoment, over alle vestigingen (werkplaatsen) en woonplaatsen heen, het rekenkundig gemiddelde te ontvangen, naast de eigenlijke tabellen. Dat kan bv. in een tabel met 21 rijen, met in kolom 1 het telmoment (2008, 2012, 2017), in kolom 2 de categorie bruto jaarinkomen (cat1-cat7), in kolom 3 het rekenkundig gemiddelde van het bruto jaarkinkomen van alle personen in die categorie vermeld in kolom 2 op telmoment vermeld in kolom 1.

Tabel 3 Economische Sector

Variabele	Mogelijke waarden
teleenheid	Aantal werknemers
woonplaats	- niscode (alle Belgische gemeenten, zoals in voege voor de fusie van 1/1/2019, 5 digits), - indien buitenland: - o landcode Nederland (129) - o alle andere landen (99999) - geen informatie (99998)
sector	Enkel voor groeperingen in <i>cursief en vet</i> worden de aantallen gevraagd. Zie extra lijst in bijlage om ondernemingen per sector te raadplegen. <i>Maritieme cluster</i> Goederenbehandelaars Havenaanleg en baggerwerken Havenbedrijf Maritieme handel Rederijen Scheepsagenten en expediteurs Scheepsbouw en -herstelling Visserij <i>Niet-maritieme cluster</i> Ander vervoer over de weg Andere industrie Andere logistieke diensten Automobielnijverheid Bouw Chemische nijverheid Elektronica Energie Handel Metaalverwerkende nijverheid Petroleumindustrie Voedselnijverheid Wegvervoer
werkplaats	vestigingsplaats onderneming: Antwerpen, Beveren, Zwijndrecht (A/B/Z)

Tabel 4 Leeftijd en geslacht

Variabele	Mogelijke waarden
teleenheid	Aantal werknemers
woonplaats	- niscode (alle Belgische gemeenten, zoals in voege voor de fusie van 1/1/2019, 5 digits), - indien buitenland: - o landcode Nederland (129) - o alle andere landen (99999) - geen informatie (99998)
leeftijd	15-19 20-24 25-39 40-54 55-59 60-64 65-69
geslacht	M/V
werkplaats	vestigingsplaats onderneming: Antwerpen, Beveren, Zwijndrecht (A/B/Z)

Tabel 5 Arbeidsregime

Variabele	Mogelijke waarden
teleenheid	Aantal werknemers
woonplaats	- niscode (alle Belgische gemeenten, zoals in voege voor de fusie van 1/1/2019, 5 digits), - indien buitenland: - o landcode Nederland (129) - o alle andere landen (99999) - geen informatie (99998)
arbeidsregime	Deeltijds Voltijds Speciaal Onbepaald Niet van toepassing
werkplaats	vestigingsplaats onderneming: Antwerpen, Beveren, Zwijndrecht (A/B/Z)

Tabel 6 Nationaliteit en nationaliteitshistoriek

Variabele	Mogelijke waarden
teleenheid	Aantal werknemers

woonplaats	- niscode (alle Belgische gemeenten, zoals in voege voor de fusie van 1/1/2019, 5 digits), - indien buitenland: - o landcode Nederland (129) - o alle andere landen (99999) - geen informatie (99998)
nationaliteit	Belg EU niet-EU Onbekend
nationaliteitshistoriek	Geen vreemde herkomst gekend Geen vreemde herkomst gekend - onvolledige informatie Vreemde herkomst gekend EU Vreemde herkomst gekend niet-EU Geen informatie beschikbaar
werkplaats	vestigingsplaats onderneming: Antwerpen, Beveren, Zwijndrecht (A/B/Z)

Bijlage 2: Overzicht NACE-codes per sector

Maritieme cluster		
Sector	NACE-BEL code	Omschrijving activiteit
Scheepsagenten en expediteurs	52290	Overige vervoerondersteunende activiteiten
Goederenbehandelaars	52100	Opslag in koelpakhuizen en overige opslag
	52220	Diensten in verband met vervoer over water
	52241	Vrachtbehandeling in zeehavens
	52249	Overige vrachtbehandeling, exclusief in zeehavens
Rederijen	50200	Goederenvervoer over zee- en kustwateren
	50400	Goederenvervoer over binnenwateren
Scheepsbouw en -herstellingg	33150	Reparatie en onderhoud van schepen
	30110	Bouw van schepen en drijvend materieel
Havenaanleg en baggerwerken	42911	Baggerwerken
	42919	Waterbouw, m.u.v. baggerwerken
Maritieme handel	46900	Niet-gespecialiseerde groothandel

Industrie		
Sector	NACE-BEL code	Omschrijving activiteit
Energie	35110	Productie van elektriciteit
Petroleumindustrie	19200	Vervaardiging van geraffineerde aardolieproducten
Chemische nijverheid	20110	Vervaardiging van industriële gassen
	20120	Vervaardiging van kleurstoffen en pigmenten
	20130	Vervaardiging van andere anorganische chemische basisproducten
	20140	Vervaardiging van andere organische chemische basisproducten
	20150	Vervaardiging van kunstmeststoffen en stikstofverbindingen
	20160	Vervaardiging van kunststoffen in primaire vormen
	20170	Vervaardiging van synthetische rubber in primaire vormen
	20200	Vervaardiging van verdelgsmiddelen en van andere chemische producten voor de landbouw
	20300	Vervaardiging van verf, vernis e.d., drukinkt en mastiek
	20590	Vervaardiging van andere chemische producten, n.e.g.
	22110	Vervaardiging van binnen- en buitenbanden van rubber; loopvlakvernieuwing
	22210	Vervaardiging van platen, vellen, buizen en profielen van kunststof
	22220	Vervaardiging van verpakkingsmateriaal van kunststof
	22290	Vervaardiging van andere producten van kunststof
Automobielnijverheid	29100	Vervaardiging en assemblage van motorvoertuigen
	29201	Vervaardiging van carrosserieën voor motorvoertuigen
	29202	Vervaardiging van aanhangwagens, caravans en opleggers
	29320	Vervaardiging van andere delen en toebehoren van motorvoertuigen
Elektronica	26110	Vervaardiging van elektronische onderdelen
	26400	Vervaardiging van consumentenelektronica
	27110	Vervaardiging van elektromotoren en van elektrische generatoren en transformatoren
	27900	Vervaardiging van andere elektrische apparatuur

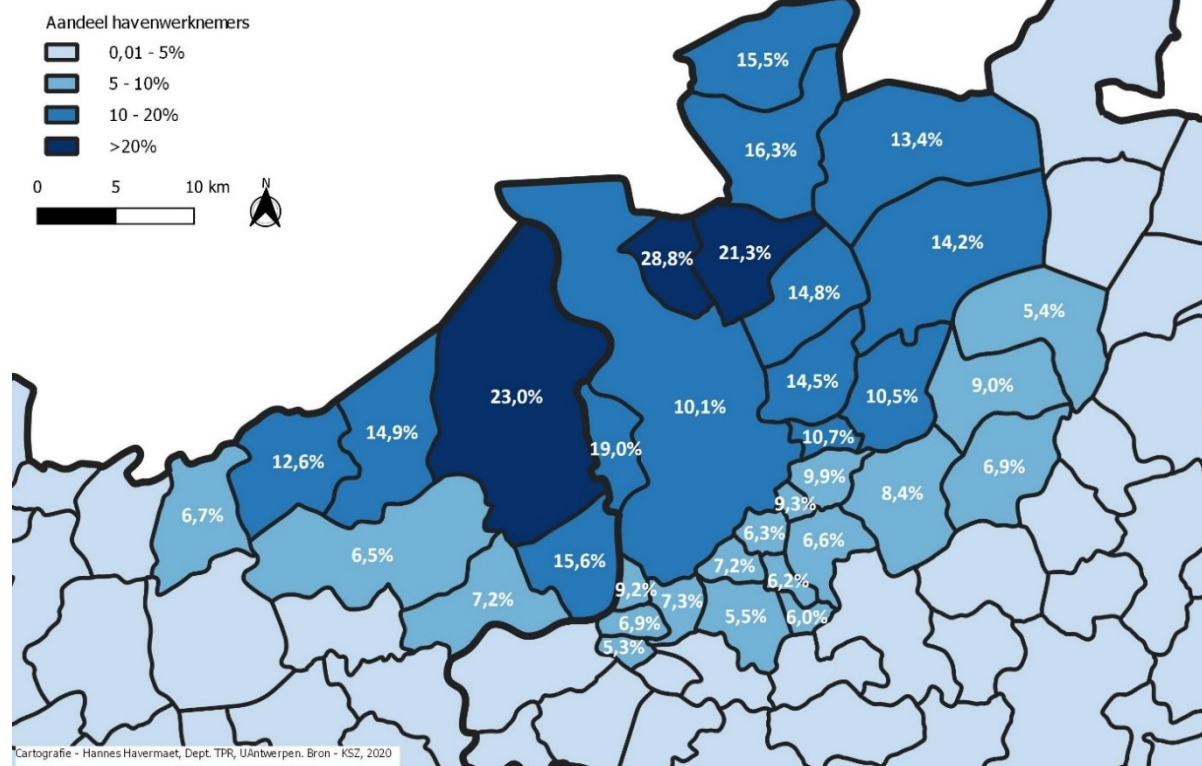
Industrie		
Sector	NACE-BEL code	Omschrijving activiteit
Metaalverwerkende nijverheid	24100	Vervaardiging van ijzer en staal en van ferrolegeringen
	25110	Vervaardiging van metalen constructiewerken en delen daarvan
	25120	Vervaardiging van metalen deuren en vensters
	25290	Vervaardiging van andere tanks, reservoirs en bergingsmiddelen, van metaal
	25300	Vervaardiging van stoomketels, exclusief warmwaterketels voor centrale verwarming
	25610	Oppervlaktebehandeling van metalen
	25620	Verspanend bewerken van metalen
	28120	Vervaardiging van hydraulische apparatuur
	28220	Vervaardiging van hijs-, hef- en transportwerktuigen
	33110	Reparatie van producten van metaal
	33120	Reparatie van machines
	33170	Reparatie en onderhoud van andere transportmiddelen
Bouw	23510	Vervaardiging van cement
	23620	Vervaardiging van artikelen van gips voor de bouw
	23630	Vervaardiging van stortklare beton
	23640	Vervaardiging van mortel
	23990	Vervaardiging van andere niet-metaalhoudende minerale producten, n.e.g.
	41102	Ontwikkeling van niet-residentiële bouwprojecten
	41203	Algemene bouw van andere niet-residentiële gebouwen
	42110	Bouw van autowegen en andere wegen
	42219	Bouw van civieltechnische werken voor vloeistoffen, n.e.g.
	42220	Bouw van civieltechnische werken voor elektriciteit en telecommunicatie
	43110	Slopen
	43120	Bouwrijp maken van terreinen
	43211	Elektrotechnische installatiewerken aan gebouwen
	43221	Loodgieterswerk
	43222	Installatie van verwarming, klimaatregeling en ventilatie
	43291	Isolatiewerkzaamheden
	43320	Schrijnwerk
	43341	Schilderen van gebouwen
	43910	Dakwerkzaamheden
	43999	Overige gespecialiseerde bouwwerkzaamheden
Voedselnijverheid	10410	Vervaardiging van oliën en vetten
	10510	Zuivelfabrieken en kaasmakerijen
	10890	Vervaardiging van andere voedingsmiddelen, n.e.g.
	11060	Vervaardiging van mout
Andere industrie	8121	Algemene reiniging van gebouwen
	8122	Overige reiniging van gebouwen; industriële reiniging
	13929	Vervaardiging van overige geconfectioneerde artikelen van textiel, m.u.v. kleding
	16100	Zagen en schaven van hout
	16230	Vervaardiging van ander schrijn- en timmerwerk
	16240	Vervaardiging van houten emballage
	17290	Vervaardiging van andere artikelen van papier of karton
	18120	Overige drukkerijen
	18130	Prepress- en premediadiensten
	37000	Afvalwaterafvoer
	38110	Inzameling van ongevaarlijk afval
	38219	Overige verwerking en verwijdering van ongevaarlijk afval
	38322	Terugwinning van metaalafval
	38323	Terugwinning van inerte afvalstoffen
	39000	Sanering en ander afvalbeheer

Land transport		
Sector	NACE-BEL code	Omschrijving activiteit
Wegvervoer	49410	Goederenvervoer over de weg, m.u.v. verhuisbedrijven
	49420	Verhuisbedrijven
	49500	Vervoer via pijpleidingen
	53200	Overige posten en koeriers
Ander vervoer over de weg	49200	Goederenvervoer per spoor
Handel		
Sector	NACE-BEL code	Omschrijving activiteit
Handel	45111	Groothandel in auto's en lichte bestelwagens (= 3,5 ton)
	45191	Groothandel in andere motorvoertuigen (> 3,5 ton)
	45202	Algemeen onderhoud en reparatie van overige motorvoertuigen (> 3,5 ton)
	45205	Bandenservicebedrijven
	45310	Handelsbemiddeling en groothandel in onderdelen en accessoires van motorvoertuigen
	46120	Handelsbemiddeling in brandstoffen, ertsen, metalen en chemische producten
	46140	Handelsbemiddeling in machines, apparaten en werktuigen voor de industrie en in schepen en luchtvaartuigen
	46170	Handelsbemiddeling in voedings- en genotmiddelen
	46180	Handelsbemiddeling gespecialiseerd in andere goederen
	46190	Handelsbemiddeling in goederen, algemeen assortiment
	46216	Groothandel in akkerbouwproducten en veevoerders, algemeen assortiment
	46319	Groothandel in groenten en fruit, m.u.v. consumptieaardappelen
	46332	Groothandel in spijsoliën en -vetten
	46349	Groothandel in dranken, algemeen assortiment
	46381	Groothandel in vis en schaal- en weekdieren
	46389	Groothandel in andere voedingsmiddelen, n.e.g.
	46391	Niet-gespecialiseerde groothandel in diepgevroren voedingsmiddelen
	46392	Niet-gespecialiseerde groothandel in niet-diepgevroren voedingsmiddelen, dranken en genotmiddelen
	46412	Groothandel in huishoudtextiel en beddengoed
	46423	Groothandel in kleding, met uitzondering van werk- en onderkleding
	46431	Groothandel in elektrische huishoudelijke apparaten en audio- en videoapparatuur
	46442	Groothandel in reinigingsmiddelen
	46460	Groothandel in farmaceutische producten
	46499	Groothandel in andere consumentenartikelen, n.e.g.
	46510	Groothandel in computers, randapparatuur en software
	46620	Groothandel in gereedschapswerktuigen
	46630	Groothandel in machines voor de mijnbouw, de bouwnijverheid en de weg- en waterbouw
	46693	Groothandel in elektrisch materiaal, inclusief installatiemateriaal
	46694	Groothandel in hijs-, hef- en transportwerktuigen
	46695	Groothandel in pompen en compressoren
	46699	Groothandel in andere machines en werktuigen, n.e.g.
	46710	Groothandel in vaste, vloeibare en gasvormige brandstoffen en aanverwante producten
	46720	Groothandel in metalen en metaalertsen
	46731	Groothandel in bouwmaterialen, algemeen assortiment
	46732	Groothandel in hout
	46733	Groothandel in behang, verf en woningtextiel
	46741	Groothandel in ijzerwaren
	46751	Groothandel in chemische producten voor industrieel gebruik
	46769	Groothandel in andere intermediaire producten, n.e.g.
	47300	Detailhandel in motorbrandstoffen in gespecialiseerde winkels
	47410	Detailhandel in computers, randapparatuur en software in gespecialiseerde winkels

Andere logistieke diensten		
Sector	NACE-BEL code	Omschrijving activiteit
Andere logistieke diensten	52210	Diensten in verband met vervoer te land
	62010	Ontwerpen en programmeren van computerprogramma's
	66210	Risicoanalisten en schadetakseurs
	66220	Verzekeringsagenten en -makelaars
	66290	Overige ondersteunende activiteiten in verband met verzekeringen en pensioenfondsen
	68203	Verhuur en exploitatie van eigen of geleased niet-residentieel onroerend goed, exclusief terreinen
	68321	Beheer van residentieel onroerend goed voor een vast bedrag of op contractbasis
	68322	Beheer van niet-residentieel onroerend goed voor een vast bedrag of op contractbasis
	69201	Accountants en belastingconsulenten
	70100	Activiteiten van hoofdkantoren
	70220	Overige adviesbureaus op het gebied van bedrijfsbeheer; adviesbureaus op het gebied van bedrijfsvoering
	71121	Ingenieurs en aanverwante technische adviseurs, exclusief landmeters
	71209	Overige technische testen en toetsen
	72190	Overig speur- en ontwikkelingswerk op natuurwetenschappelijk gebied
	73110	Reclamebureaus
	77120	Mediarepresentatie
	77320	Verhuur en lease van machines en installaties voor de bouwnijverheid en de weg- en waterbouw
	77340	Verhuur en lease van schepen
	77399	Verhuur en lease van andere machines en werktuigen en andere materiële goederen
	80100	Particuliere beveiliging
	81100	Diverse ondersteunende activiteiten ten behoeve van voorzieningen
	81220	Overige reiniging van gebouwen; industriële reiniging
	81290	Andere reinigingsactiviteiten
	82110	Diverse administratieve activiteiten ten behoeve van kantoren
	82920	Verpakkingsbedrijven
	82990	Overige zakelijke dienstverlening, n.e.g.

Bijlage 3: Gedetailleerde kaart aandeel havenwerknemers per gemeente

Aandeel havenwerknemers per gemeente in totaal aantal loontrekkenden (2017)

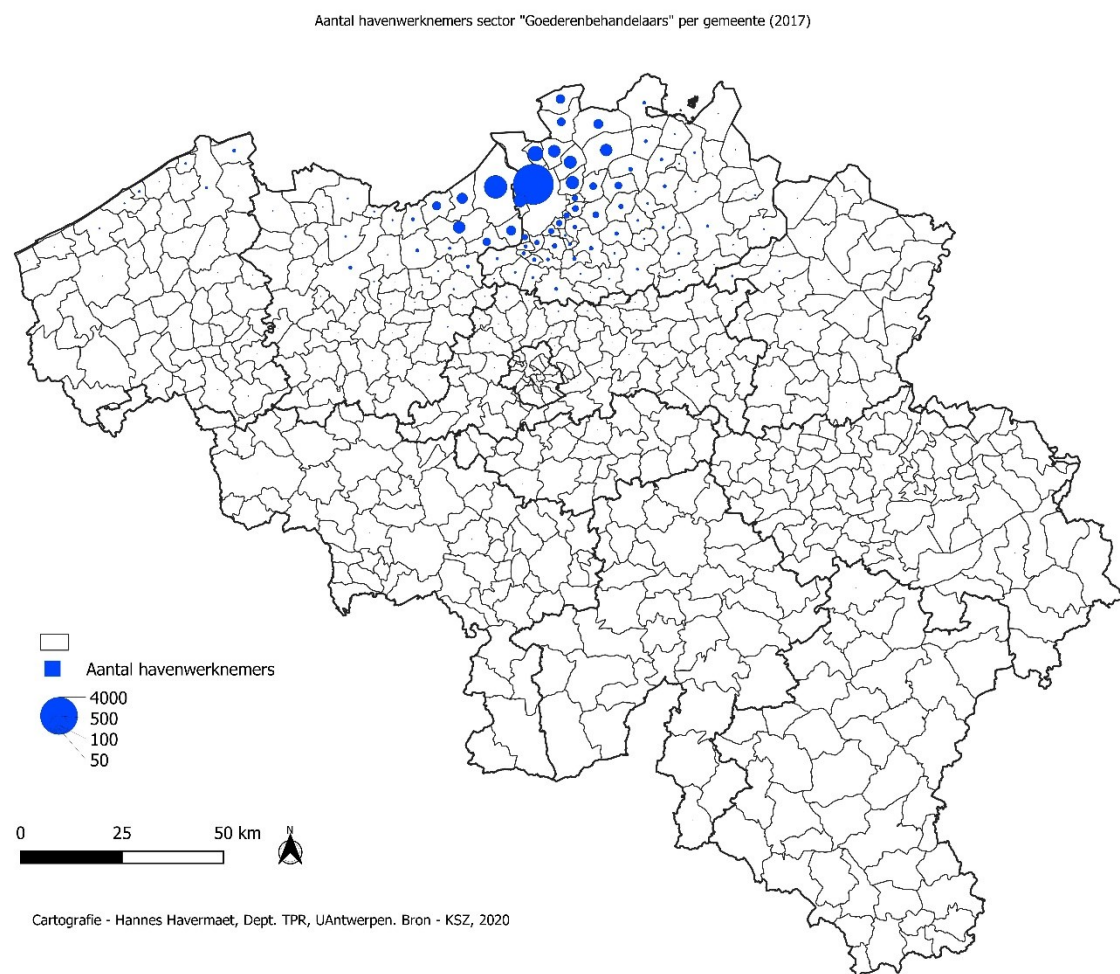


Bijlage 4: Tabel aandeel havenwerknemers per provincie en Brussels Hoofdstedelijk Gewest

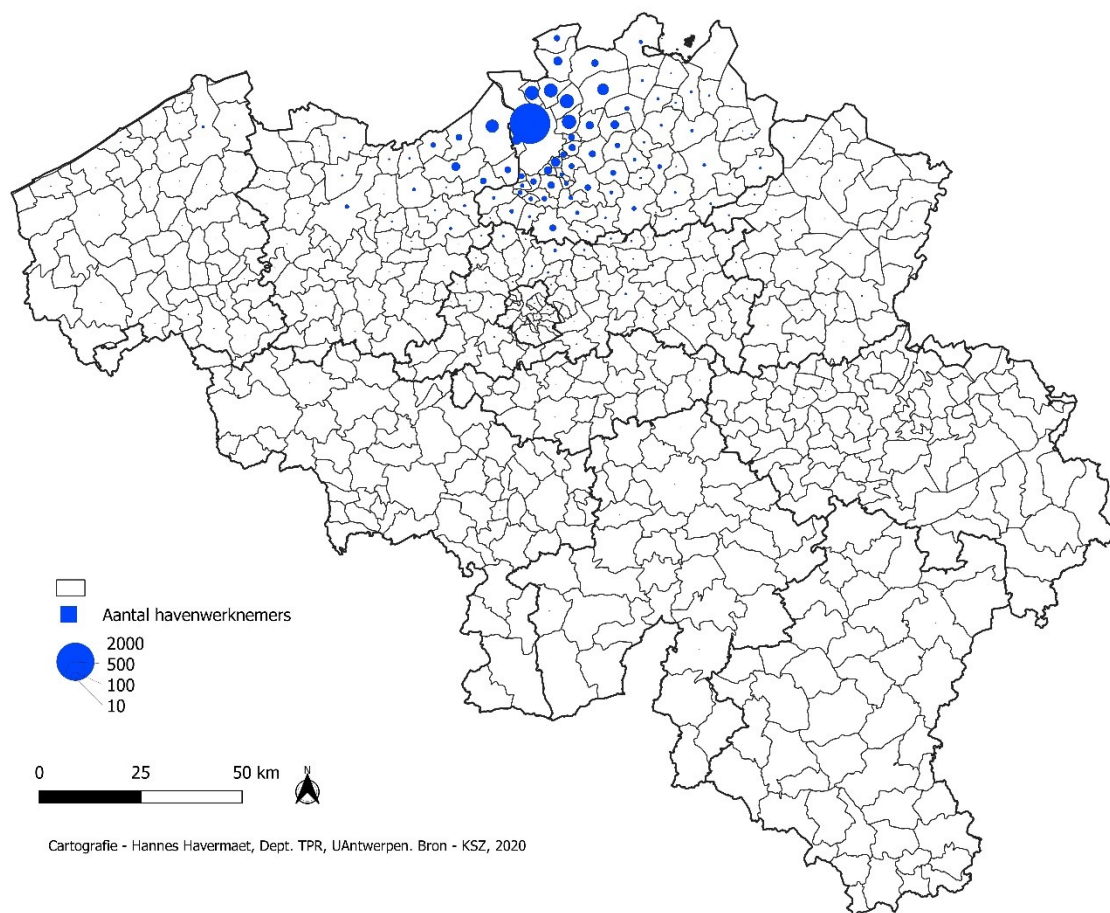
Provincie	Aantal havenwerknemers	Aantal loontrekkenden	Aandeel havenwerknemers binnen totaal aantal loontrekkenden
Antwerpen	44.391	655.143	6,78%
Oost-Vlaanderen	12.853	564.968	2,27%
Vlaams-Brabant	1.532	414.503	0,37%
Limburg	842	300.432	0,28%
West-Vlaanderen	766	421.911	0,18%
Brussels Hoofdstedelijk Gewest	262	317.131	0,08%
Waals-Brabant	82	128.677	0,06%
Henegouwen	223	411.114	0,05%
Namen	66	166.533	0,04%
Luxemburg	26	69.279	0,04%
Luik	95	344.488	0,03%
Totaal	61.138	3.794.179	

Bijlage 5: Kaarten spreiding werknemers per sector

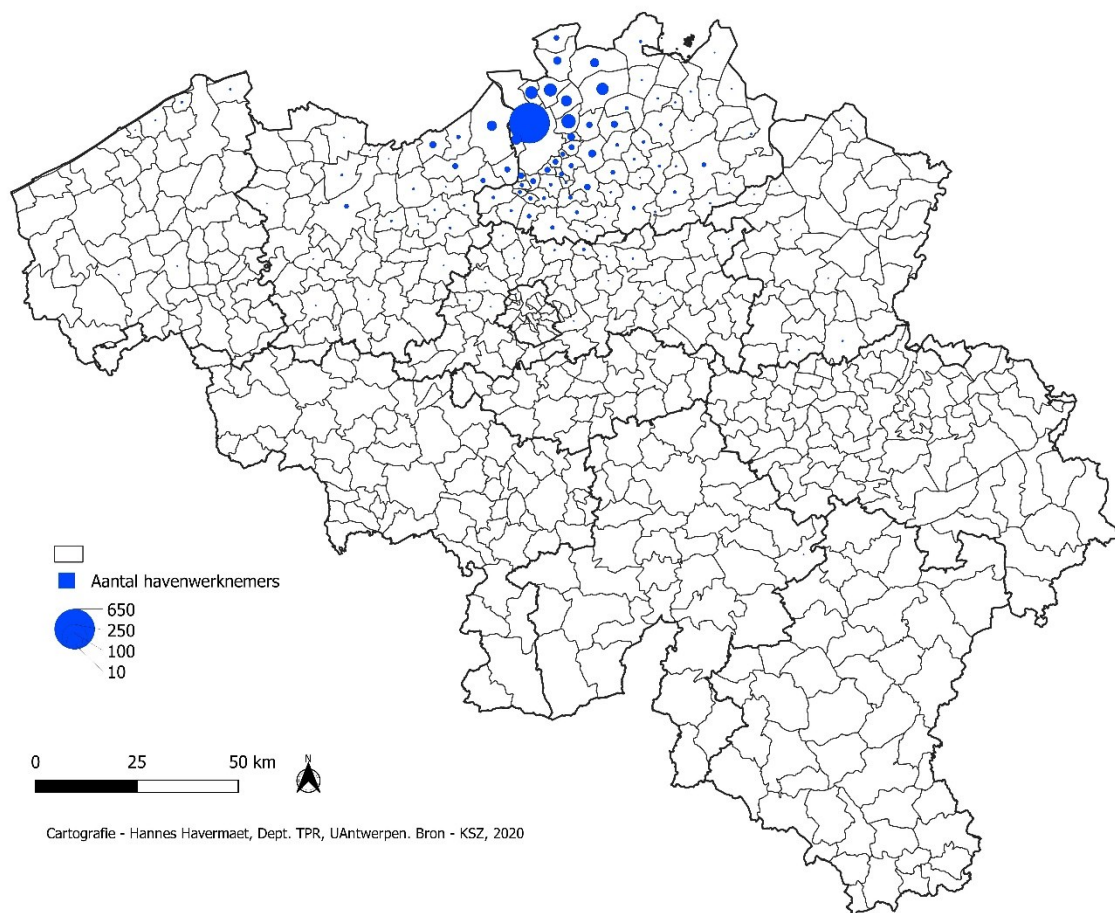
Maritieme cluster



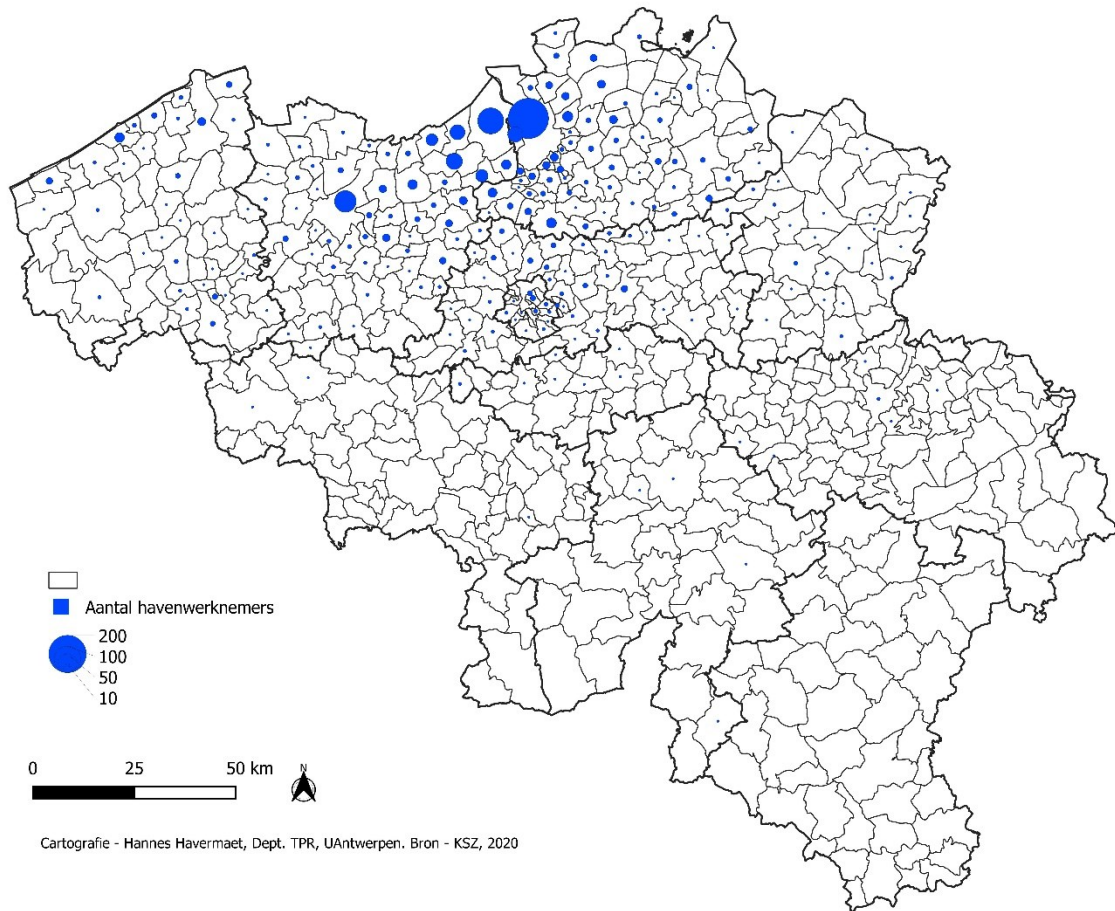
Aantal havenwerknemers sector "Scheepsagenten en expeditie" per gemeente (2017)



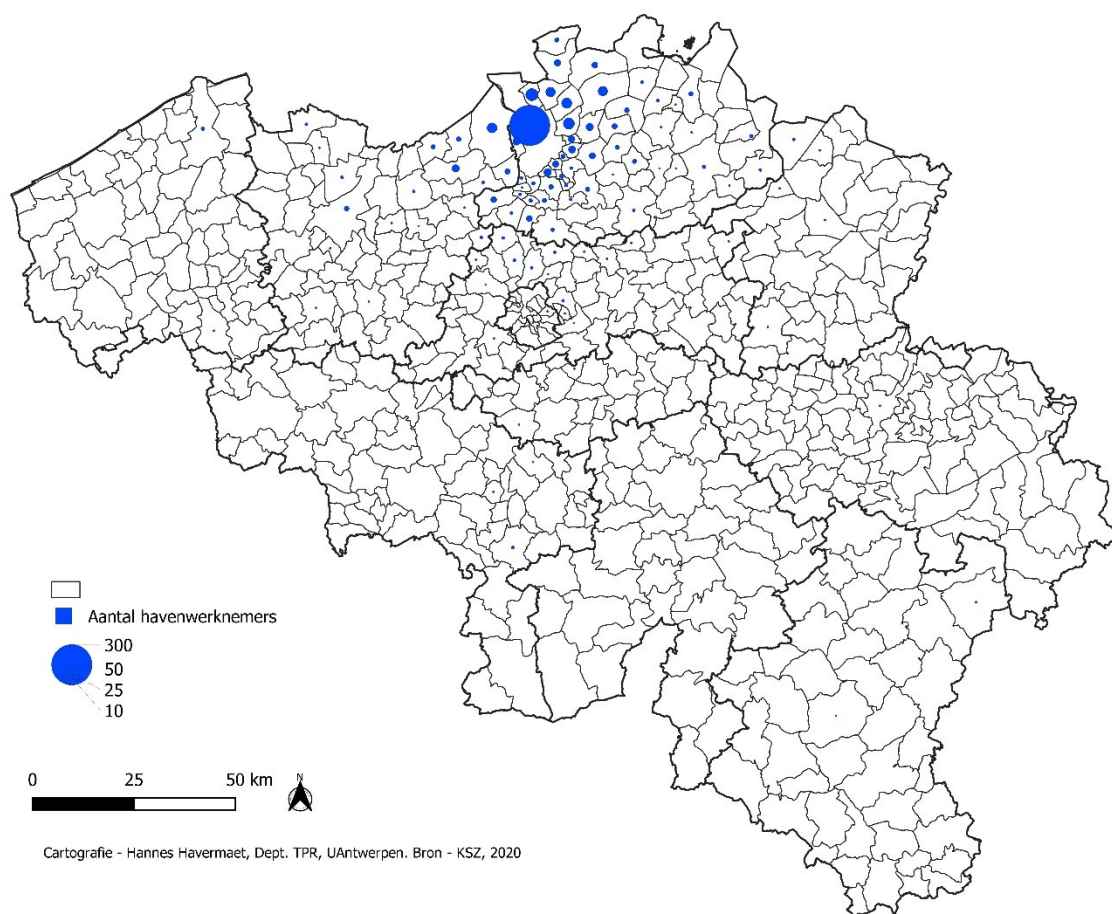
Aantal havenwerknemers sector "Havenbedrijf" per gemeente (2017)



Aantal havenwerknemers sector "Havenaanleg en baggerwerken" per gemeente (2017)

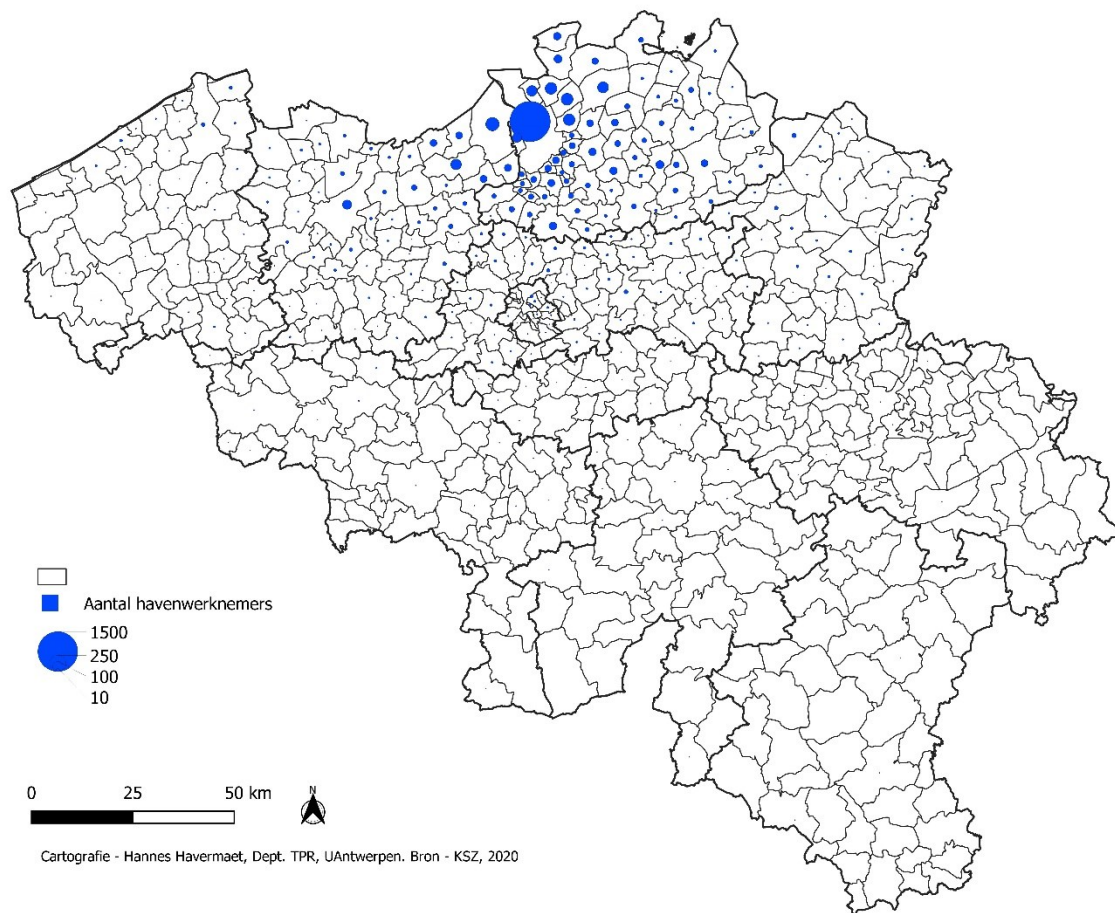


Aantal havenwerknemers overige sectoren maritieme cluster per gemeente (2017)

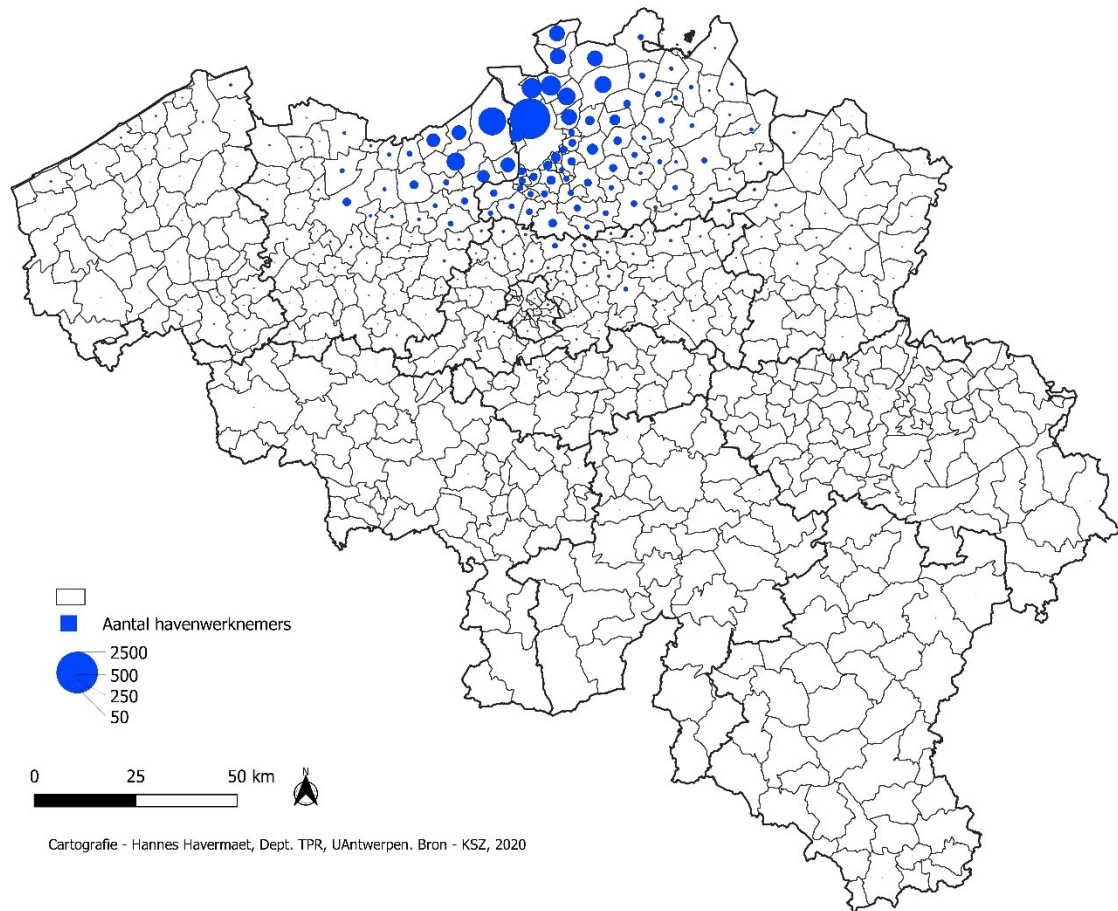


Niet-maritieme cluster

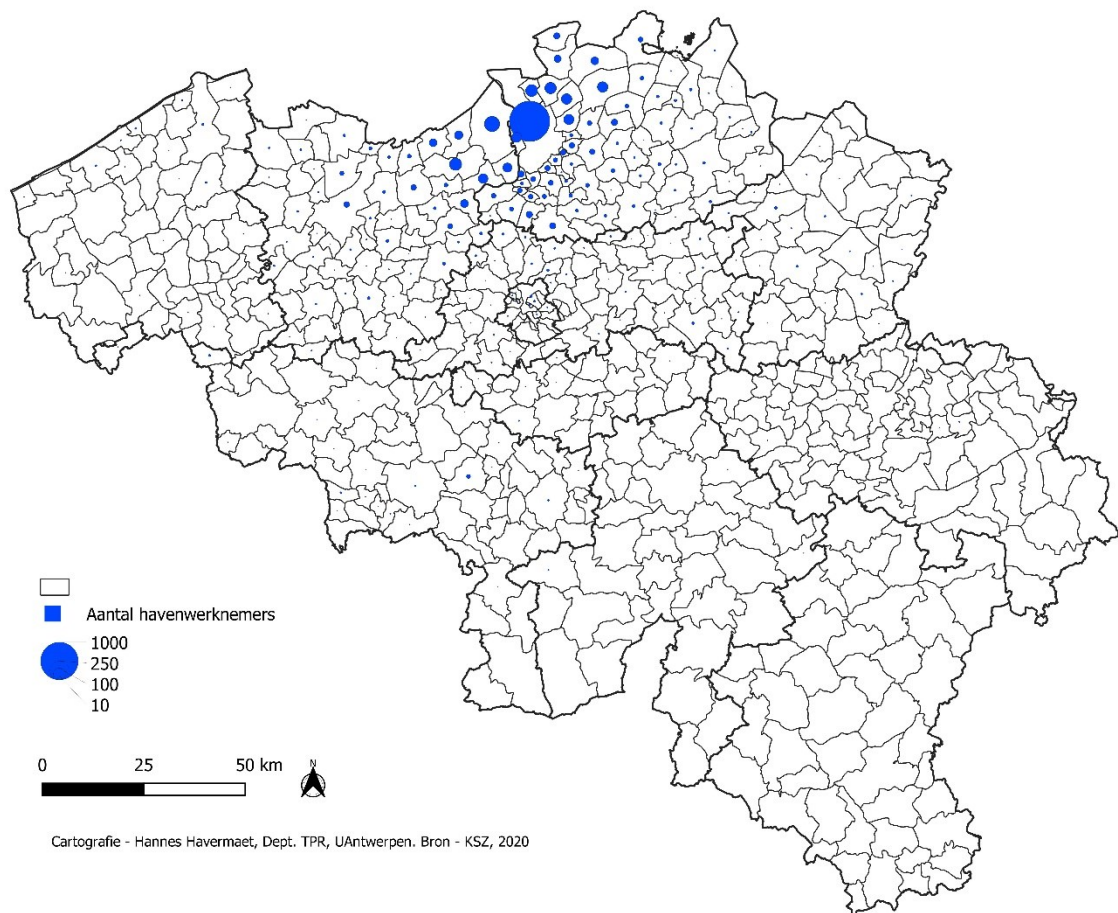
Aantal havenwerknemers sector "Andere logistieke diensten" per gemeente (2017)



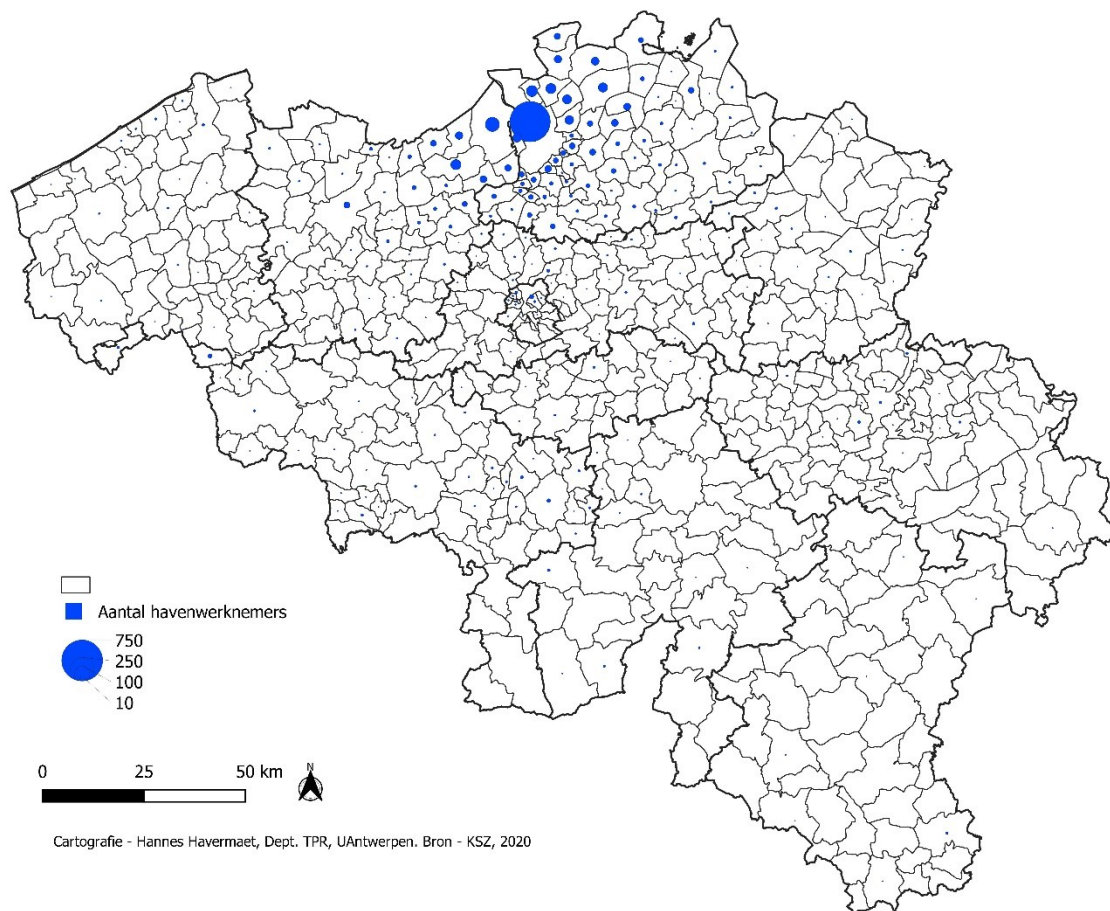
Aantal havenwerknemers sectoren "Chemische nijverheid" en "Petroleumindustrie" per gemeente (2017)



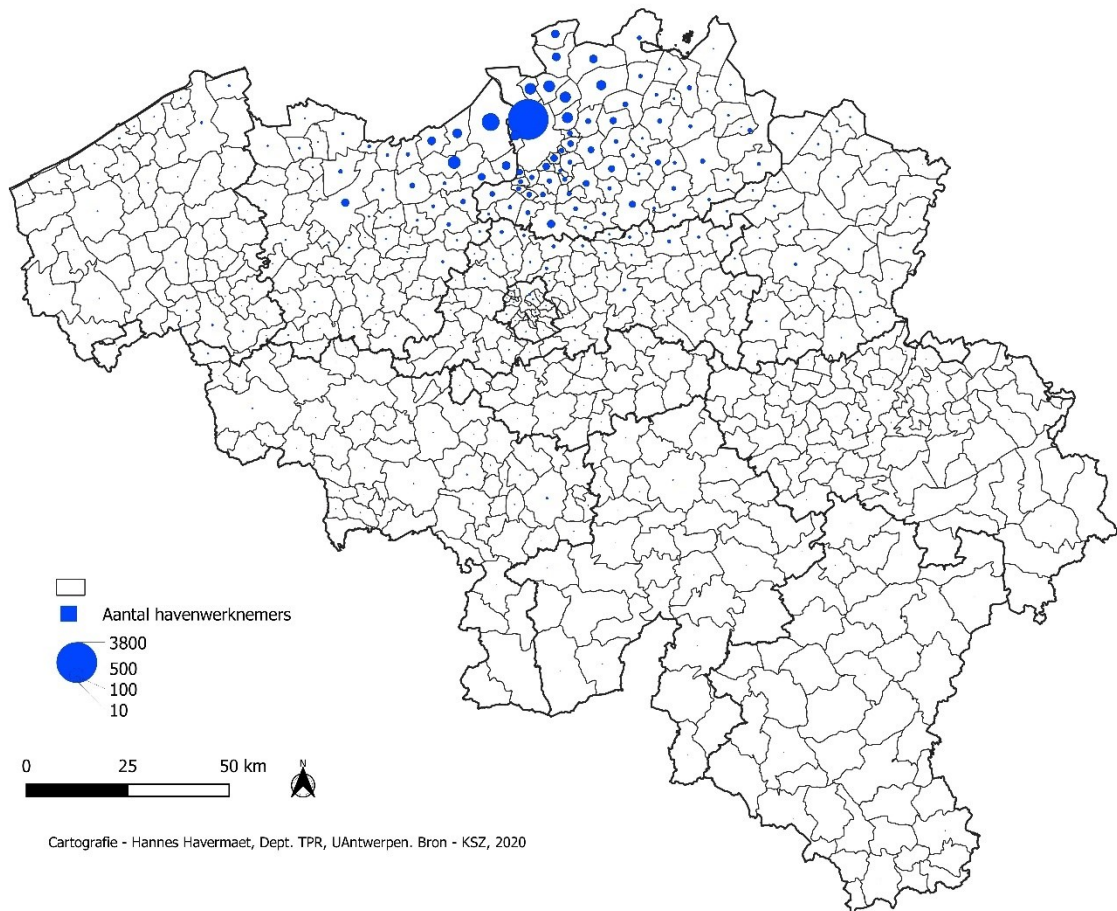
Aantal havenwerknemers sector "Metaalverwerkende nijverheid" per gemeente (2017)



Aantal havenwerknemers sector "Wegvervoer" per gemeente (2017)

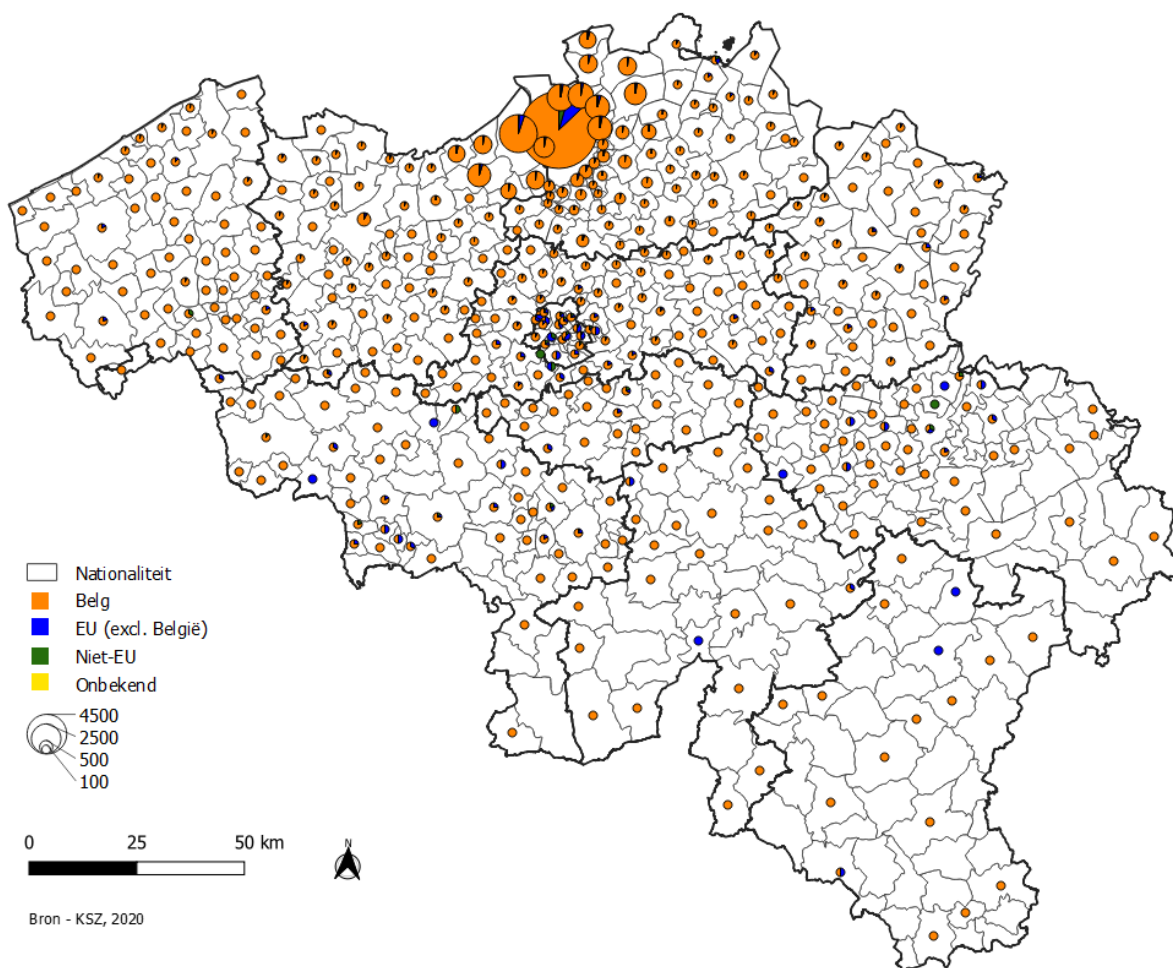


Aantal havenwerknemers overige sectoren niet-maritieme cluster per gemeente (2017)



Bijlage 4: kaarten nationaliteit en herkomst

Nationaliteit havenwerknemers per gemeente (2017)



Herkomst havenwerknemers per gemeente (2017)

