

THE PORT OF ANTWERP

The administration and the operation of the port is characterized by a smooth collaboration between the City of Antwerp, owner of the port, several governmental services and the private sector. The global employment of port services, industries and firms amounts to 80,000 people.

The extension of the port was carried out in the course of history in successive phases. The port on the right bank has a global superficies of 10,600 ha. The Delwaidedock, which was inaugurated at the end of 1982, illustrates the economies of scale of present-day cargo handling.

In 1984 the port's global maritime traffic exceeded 90 million t, 38 million t of which were general cargo. Both figures constitute new records.

The communications of the port with his 800 overseas destinations are assured by a.o. 300 regular lines. The maritime access to Antwerp is constantly improved by dredging works and the extension of the radar network. The Berendrecht lock, the biggest in the world, will be put in operation early 1987.

The port of Antwerp is well equipped, famous for the quality of its dockworkers and the vast storage possibilities. It is linked to its vast hinterland by rivers and canals, railways and motorways.

So far the picture of a world-port, which now carries on its expansion on the left bank of the Scheldt.

LE PORT D'ANVERS

La gestion et l'exploitation du port est caractérisée par une collaboration efficace entre la Ville d'Anvers, propriétaire du port, plusieurs services d'état et le secteur privé. Le port offre aux secteurs concernés un emploi global de quelque 80.000 personnes.

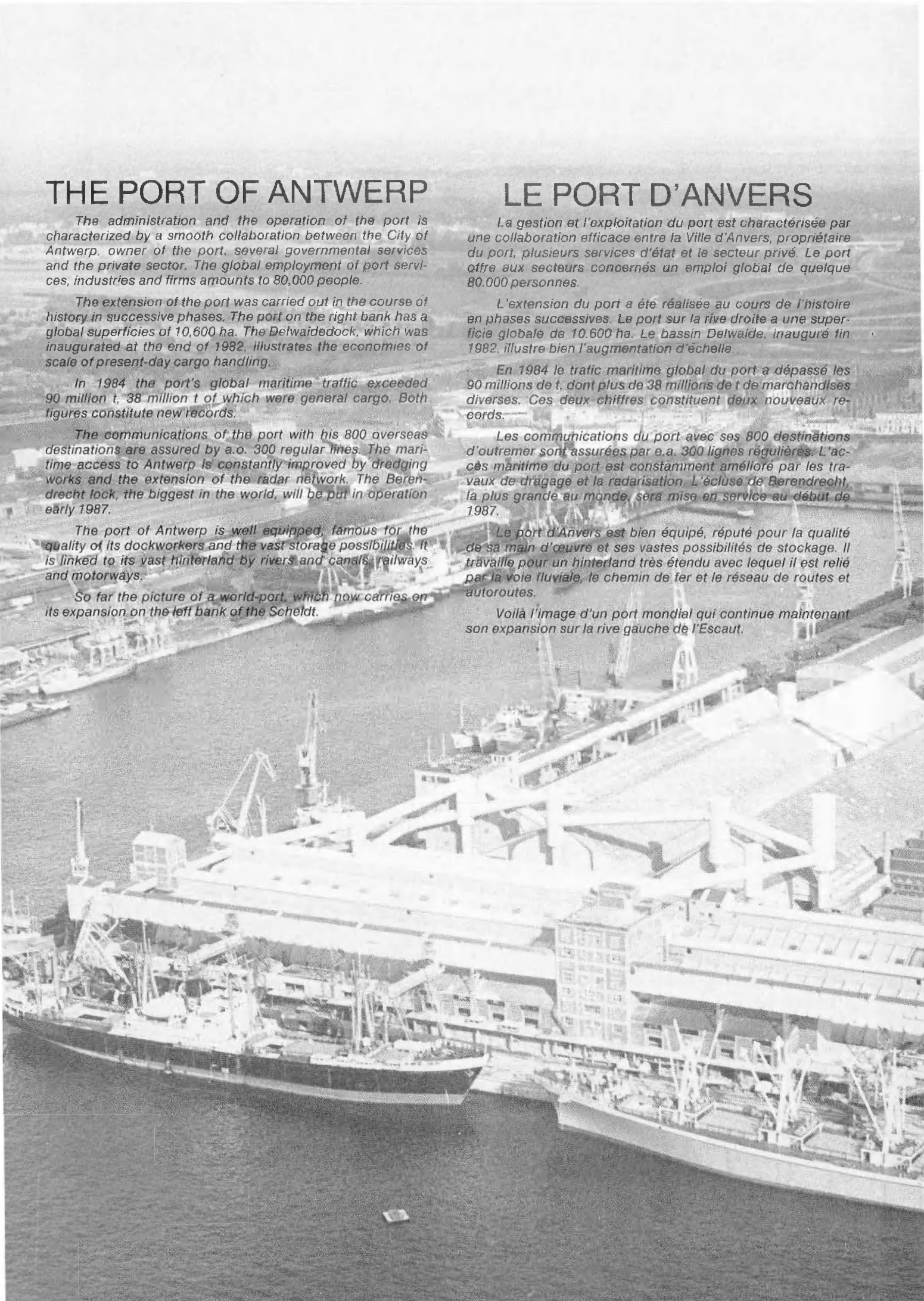
L'extension du port a été réalisée au cours de l'histoire en phases successives. Le port sur la rive droite a une superficie globale de 10.600 ha. Le bassin Delwaide, inauguré fin 1982, illustre bien l'augmentation d'échelle.

En 1984 le trafic maritime global du port a dépassé les 90 millions de t, dont plus de 38 millions de t de marchandises diverses. Ces deux chiffres constituent deux nouveaux records.

Les communications du port avec ses 800 destinations d'outremer sont assurées par e.a. 300 lignes régulières. L'accès maritime du port est constamment amélioré par les travaux de dragage et la radarisation. L'écluse de Berendrecht, la plus grande au monde, sera mise en service au début de 1987.

Le port d'Anvers est bien équipé, réputé pour la qualité de sa main d'œuvre et ses vastes possibilités de stockage. Il travaille pour un hinterland très étendu avec lequel il est relié par la voie fluviale, le chemin de fer et le réseau de routes et autoroutes.

Voilà l'image d'un port mondial qui continue maintenant son expansion sur la rive gauche de l'Escaut.



DE HAVEN VAN ANTWERPEN

J. HUYGEBART

Schepen voor de haven van Antwerpen

1. DE HAVEN ALS EEN ORGANISATIE VAN MENSEN EN BRON VAN TEWERKSTELLING

Bij het beheer en de werking van de haven zijn een groot aantal bedrijven en organisaties betrokken, die zowel tot de openbare- als de privé-sector behoren.

De haven op de rechteroever is eigendom van de Stad Antwerpen. Het is dan ook de stedelijke administratie die instaat voor het onderhoud, de modernisering en uitbreiding van het havencomplex en voor de exploitatie van het havenmaterieel. Verder verhuurt zij terreinen en gronden, zorgt voor de distributie van elektrische stroom en drinkwater, verzekert de sleepdiensten in de dokken en de bediening van de sluisen.

Verder is er ook een reeks taken die door staatsdiensten waargenomen worden, zoals het onderhoud, de bebakening en beboeiing van de vaargeul in de Schelde, loodsen op zee en op de stroom, de sanitaire inspectie en de douane. Buiten de investeringen, die door de Stad worden uitgevoerd, levert de Belgische Staat in sommige gevallen de financiële middelen voor de infrastructuurwerken (bouw van de dokken) en levert hij een financiële bijdrage in de superstructuur (uitrusting) die door de Stad aangekocht wordt.

De spoorweguitrusting in de haven is eigendom van de N.M.B.S.

Het laden en lossen van de schepen, de behandeling van de goederen op kaai, de opslag in magazijn, enz. wordt door privé-firma's verricht.

Talrijke privé-bedrijven beschikken in de haven over concessies op lange termijn van kaaien en gronden en investeerden er in nieuwe magazijnen en uitrusting. Op die wijze is de financiële participatie van de privé-sector in de haven aanzienlijk toegenomen in de loop van de laatste decennia.

De gediversifieerde gamma van beroepen en functies die men in de haven aantreft, kan in enkele grote groepen ingedeeld worden. Het aantal scheepsagenten, scheepsmakelaars en operators bedraagt te Antwerpen ongeveer 100.

Schepen van ca. 230 rederijen lopen de haven regelmatig aan. Er zijn te Antwerpen meer dan 200 expeditiekantoren en nijverheidszeevaartagenturen.

De talrijke stouwersbedrijven en naties variëren van sterk geïntegreerde bedrijven tot zeer gespecialiseerde kleinere firma's. Door het steeds meer kapitaalintensief karakter van de bedrijvigheid, zijn grote geïntegreerde bedrijven ontstaan die zowel natiewerk als stouwerijwerk verrichten en die terminal-operators genoemd worden.

Een speciale plaats in het havengebeuren wordt ingenomen door het contingent van ca. 10.000 havenarbeiders. Mede door hun ervaring en werkkraft ligt de produktiviteit bij de laad- en losoperaties in de haven, op een zeer hoog peil. Ook voor de binnenvaart, het wegvervoer en de spoorwegen is Antwerpen van kapitaal belang.

Naast deze grote groepen nemen nog tal van andere beroepen op één of andere wijze deel aan de exploitatie van de haven, o.m. de dokloodsen, scheepsbevoorraders, bunkerfirma's, sleepbedrijven, scheepsherstelling, enz.

De verzekeringssector is eveneens bijzonder sterk te Antwerpen vertegenwoordigd. Men denke b.v. aan de vele verzekeringsmaatschappijen en -makelaars, de averijcommissarissen, de dispacheurs, de classificatiekantoren, nautische en andere experts. Door toedoen van laatstgenoemde maatschappijen en personen en als gevolg van de activiteiten van juristen, gespecialiseerd in maritiem recht, zijn in Antwerpen heel wat documenten ontstaan of verrijkt met bepalingen

en clausules die wereldwijd ingang gevonden hebben en bijdragen tot het vlotte verloop van de overzeese wereldhandel. Men denke hier b.v. aan de Antwerp-York rules.

Ook de banksector is nauw bij het internationaal handelsverkeer van de haven betrokken.

Het is uiteraard niet mogelijk een juiste som te maken van de totale actieve bevolking, die rechtstreeks bij de havenbedrijvigheid betrokken is. Uit gegevens die werden verzameld voor de acht belangrijke sectoren waarin de havengebonden werkgelegenheid kan worden onderverdeeld en uit enkele bijkomende schattingen, blijkt dat de haven werkgelegenheid biedt aan ca. 80.000 mensen.

Het is duidelijk dat bij een zo grote veelheid aan diensten, beroepen, bedrijven en organisaties, die bovendien actief zijn in de bij uitstek dynamische transportsector, er een grote behoefte aan samenwerking en overleg bestaat. De haven telt dan ook talloze beroepsorganisaties, comités en raden, die een groot dynamisme aan de dag leggen.

Een Raad van Overleg werkt de samenwerking tussen alle bij het havenbedrijf betrokken partijen ten zeerste in de hand. Deze Raad is samengesteld uit vertegenwoordigers van de havenautoriteiten, het bedrijfsleven en de vakbonden. Hij vergadert regelmatig om alle belangrijke problemen inzake beleid, beheer en exploitatie van de haven te bespreken, ten einde hieromtrent advies uit te brengen.

2. UITBOUW VAN DE HAVEN

De activiteit die de haven van Antwerpen door de eeuwen heen heeft ontplooid, kan gevolgd worden wanneer men het havenplan van zuid naar noord overloopt. Weliswaar ontbreken daar de oorspronkelijke meerplaatsen in de oude stadskern. Maar de benamingen « ruien en vlieten » op het stadsplan herinneren aan de tijden toen de schepen hun goederen kwamen afladen in de schaduw van het Stadhuis.

Op het einde van de 16e eeuw, de zgn. Gouden Eeuw, greep in 1585 de Scheiding van de Nederlanden plaats. Deze gebeurtenis komt dit jaar, welgeteld vierhonderd jaar na datum te Antwerpen speciaal onder de schijnwerper, alhoewel zij voor de Sinjorenstad en haar haven een langdurige periode van verval inluidde.

Uiteindelijk zou het meer dan twee eeuwen duren vooraleer ten tijde van Napoleon, met de bouw van het Bonapartedok, de uitbouw van de haven in noordelijke richting voor

Algemeen zicht van het centrale gedeelte van de haven.



goed kon beginnen. In 1860 werd de Kattendijksluis en een gedeelte van het Kattendijkdok in bedrijf gesteld. In 1907 volgde de opening van de Royerssluis. In de periode tussen de twee wereldoorlogen ging de uitbouw verder.

Het Tienjarenplan, dat in 1956 van start ging, werd het meest grootschalige project in de geschiedenis van de haven. Het grootste dok van de haven, het Delwaidedok, werd eind 1982 ingehuldigd.

Aldus is de haven in opeenvolgende ontwikkelingsfasen uitgegroeid tot het imposante complex dat nu op de rechteroever ca. 10.600 ha beslaat.

Ruim de helft van dit gebied dateert uit de laatste dertig jaar, een periode waarin een grote behoefte ontstond naar nieuwe haventerreinen, zowel voor de havenactiviteit als voor de industrieën.

De industriekern rond het Marshaldok groeide vooral in noordelijke richting zodat uiteindelijk tussen de dokken en de Schelde een complex van petroleumraffinaderijen, petrochemie en chemie is ontstaan, dat zich over een afstand van ca. 15 km uitstrekt. Een tweede kern van de petro-chemische en chemische nijverheid ontwikkelde zich op het linkeroevergebied. Ook de automobielnijverheid kwam zich in de haven vestigen.



Delwaidedok: rechts nieuwe polyvalente terminals. Op de achtergrond nieuwe terminal voor kolen en ertsen.

De schaalvergroting die op het gebied van de goederenbehandeling doorgang vond, komt het best tot uiting aan het Delwaidedok. Het heeft een totale kaailengte van 4,7 km en een waterdiepte van 16,75 m. De nuttige terreindiepte aan beide zijden van het dok varieert van 500 tot 750 m, zodat ca. 350 ha voor de overslag en opslag van stukgoed (o.m. containers) en droge stortgoederen beschikbaar werd. In een eerste fase investeerden vijf terminal-operators er 5,5 miljard fr. naast de 2,2 miljard fr. investeringen die door de overheid en 900 miljoen fr. die door de N.M.B.S. werden gedaan.

Naast de belangrijke investeringen in grootschalige nieuwe infra- en superstructuur zijn er eveneens een deel projecten zowel van de openbare — als van de privé-sector, die tot de verbetering van de bestaande installaties bijdragen. Zo hebben de havendiensten een plan op middellange termijn opgesteld voor de modernisering van het centrale dokkengedeelte op de rechter Scheldeoever. Deze modernisering zal de overslagcapaciteit van dit havengedeelte sterk verhogen en vooral de zee- en binnenscheepvaart ten goede komen. Het hele project werd opgedeeld in drie fasen die in het totaal een half miljard fr. investeringen zullen vergen. De verdieping van de kaaimuren aan de zuidkant van het Amerikadok staat hierbij prioritair.

3. VOORNAAMSTE TRAFIEKEN

Vorig jaar liepen 16.802 zeeschepen met een totale tonnenmaat van bijna 117 miljoen B.R.T., de haven aan. Deze schepen voerden een totale goederentonnage van meer dan 90 miljoen ton aan en af, wat meteen voor Antwerpen een absoluut recordcijfer betekende.

Het totaal maritiem verkeer, dat tussen 1983 en 1984 met niet minder dan 12,5 % gestegen was, bestond voor 50 miljoen ton uit aanvoer en voor ruim 40 miljoen ton uit afvoer. Het massagoed haalde 52 miljoen ton, het stukgoed 38,3 miljoen ton. Met dit laatste cijfer, dat ruim 6 miljoen ton (+18,6 %) boven het resultaat van 1983 lag, verstevigde Antwerpen zijn positie als een van de belangrijkste stukgoedhavens ter wereld.

Bij het stukgoed staat te Antwerpen traditioneel het ijzer en staal op de eerste plaats. Mede dank zij de heropleving in deze sector, werd voor de eerste maal sinds verscheidene jaren de 10 miljoen ton ruim overschreden.

Door de ruime afmetingen van de voorkaaien zijn de Antwerpse stukgoedterminals bijzonder geschikt voor de behandeling van ijzer en staal. Maar daarnaast beschikt de haven ook over zeer gediversifieerde terminals, waar een specialisatie per soort van produkt (buizen, coils, profielijzer) doorgevoerd werd. Door de inzet van gespecialiseerd materiaal (zware voorheftrucks, kranen met hoge hijscapaciteit, ook containerkranen) worden te Antwerpen ongeëvenaarde rendementen gehaald, die mede steunen op de lange ervaring van de firma's, het vakmanschap van de havenarbeiders, de kostenbesparende procédés van de rechtstreekse overslag.

Hout, houtcellulose en papier zijn samen goed voor zo wat 2 miljoen ton per jaar. Als houthaven beschikt Antwerpen over een uitgebreide overdekte stockagecapaciteit van 52 ha. Voor de behandeling van houtcellulose en papier wordt dank zij de lokale technologische inbreng van de goederenbehandelaars, zeer efficiënt en snel gewerkt. Zo worden met een containerlaadbrug en speciaal uitgeruste spreader, 12 rollen kraftliner (tot 3 ton per rol) of 128 balen houtdeeg ineens behandeld.

Een van de meest dynamische sectoren uit de haven is de behandeling van fruit. De fruittrafiek is de laatste jaren met sprongen de hoogte ingegaan en bedroeg vorig jaar reeds 780.000 ton. De installaties voor het lossen van bananen werden uitgerust met een speciaal type spiraaltransporteurs, die een loscapaciteit van 3.600 dozen per uur hebben. Antwerpen is nu uitgegroeid tot de belangrijkste Europese loshaven voor bananen. De fruitsector maakt eveneens gebruik van de koelruimte in het havengebied, die ca. 450.000 m³ bedraagt.

Meststoffen worden in grote hoeveelheden te Antwerpen verscheept, zowel in bulkvorm als opgezakt. De trafiek, die vorig jaar ca. 6 miljoen ton bedroeg, steunt op verscheidene pijlers: de Franse kali, de meststoffen die door verscheidene in de haven gevestigde bedrijven worden geproduceerd en de ruime overslag- en distributiecentra langsheen het Kanaaldok. Hier ook betekenen gespecialiseerde terminals met grote overdekte magazijnruimten en hypermoderne laad- en losapparatuur, de hoofd troeven van het Antwerps concurrentievermogen.

Nog enkele zeer expansieve trafieken (opgezakte graan, gewassen, bloem en suiker) hebben te maken met de aanwezigheid in de haven van gespecialiseerde apparatuur.

Granen of suiker worden in bulk aangevoerd, opgezakt in speciale installaties, en verder verscheept. De haven telt drie gespecialiseerde suikerterminals.

Voor het aan boord brengen van opgezakte voedingswaren zijn er spiraalladers, die het laadritme van opgezakte goederen aanzienlijk versnellen.

Een van de belangrijkste trafiektoenamen werd genoteerd bij het containerverkeer dat met 22 % steeg, zodat vol-



Graanterminal aan Amerikadok.

gens voorlopige cijfers een overslag van 1.260.000 TEU of 10,8 miljoen ton goederen bereikt werd.

In het totaal staan op de diverse containerterminals 15 containerlaadbruggen opgesteld, waarvan het hefvermogen varieert van 40 tot 73 ton. Daarnaast zijn er heel wat kranen, waarvan sommige polyvalent, die voor de behandeling van container ingezet worden. Ook vindt men op die terminals een indrukwekkende vloot straddle carriers, forkliften en andere containerheftuigen.

Voor het transport van de containers naar het hinterland, komen zowel de weg, het spoor als de binnenvaart in aanmerking. Het aandeel van laatstgenoemde verkeersdrager gaat in stijgende lijn.

Voor het transport per spoor werd een speciale containerterminal gebouwd, uitgerust met drie portaalkranen. Van hieruit vertrekken dagelijks speciale containertreinen naar diverse bestemmingen (Beneluxhavens, Parijs, Basel, Milaan).

Enkele trafieken uit de droge massagoedsector, die traditioneel instaan voor grote tonnages, in casu ertsen en steenkolen, lieten vorig jaar groeiquoten van rond de 30 % optekenen. Voor de behandeling en opvang van deze trafieken, werd tijdens de meest recente expansiefase van de haven voor de nodige apparatuur en ruime stockagemogelijkheden gezorgd.

Tenslotte blijft Antwerpen zeer belangrijk voor het verkeer van petroleumderivaten, waarvan er vorig jaar meer dan 15 miljoen ton aan- en afgevoerd werden.

4. DE HAVEN EN HAAR INTERNATIONALE VERBINDINGEN OVER ZEE

De schepen die Antwerpen aandoen varen onder de vlag van meer dan 100 verschillende landen. Drie vierde van de schepen verzorgen de 300 geregelde lijndiensten naar 800 overzeese bestemmingen, waarbij jaarlijks bijna 14.000 afvaarten geboden worden. Tevens is de haven gekend voor haar talrijke outsider-diensten.

Maakt men een verdere indeling naar frequentie van de regelmatige afvaarten te Antwerpen, bekomt men volgend indrukwekkend beeld :

- naar bijna 600 havens, verspreid over de gehele wereld, wordt minstens éénmaal om de twee maanden een afvaart aangeboden ;
- naar 325 havens wordt gemiddeld minstens elke week en naar 50 havens gemiddeld minstens elke dag een vertrek aangekondigd ;
- elk jaar wordt meer dan 75.000 maal een overzeese haven aangelopen door schepen die vanuit Antwerpen op een vooraf bepaalde datum vertrokken.

De landinwaartse positie van de haven van Antwerpen heeft tot gevolg dat het goedkope maritieme transport tot diep in het land kan doordringen. Maar om de steeds groter wordende schepen de Schelde te laten opvaren, dienden de vaargeulen uitgediept. Door intensieve baggerwerken werd de bevaarbaarheid systematisch verbeterd en werden de drempels in de Westerschelde en het Scheur aanzienlijk verdiept. Deze vergrote diepgang maakt het mogelijk dat schepen tot 34' (zijnde 96 % van de scheepsbeweging op Antwerpen) niet langer tijgebonden zijn en op gelijk welk ogenblik kunnen op- en afvaren. Naargelang van de aard van het getij kunnen schepen met een diepgang variërend van $\pm 13,10$ m (43') tot 14,80 m (48'7'') de haven in twee getijden bereiken. Voor afvaart werd begin 1983 een diepgang van 40' (12,19 m) toegelaten. Dit alles heeft voor gevolg dat voor tijgebonden schepen de opvaart- en afvaartmarge gevoelig verruimd en aldus het risico op tijverlies verkleind werd.

Tot zover de resultaten van een omvangrijk baggerprogramma dat onder de benaming « 50'-48'-43' » in uitvoering is. De vaarmogelijkheden die uiteindelijk met dit programma beoogd worden zijn een diepgang van 50' (15,25 m) voor opvaart in twee getijden, 48' (14,64 m) voor opvaart in één getij en 42'8'' (13,00 m) voor afvaart in één getij. Met de volledige uitvoering van het baggerprogramma zal ook de niettijgebonden diepgang op 38' (11,59 m) gebracht worden.

De huidige stand van het baggerprogramma maakt het mogelijk dat volgeladen schepen van 85.000 tdw. de haven aanlopen, terwijl nog aanzienlijk grotere schepen regelmatig partiële ladingen brengen van meer dan 110.000 t.

De bouw van de Berendrechtsluis past eveneens in het kader van het streven naar een steeds betere toegankelijkheid van de haven. Deze sluis, die de grootste ter wereld wordt (500 x 68 m), zal in 1987 in dienst genomen worden en niet alleen dienstig zijn voor de versassing van de grote schepen maar eveneens voor de opvang van verkeerspieken.

De veilige en continue vaart op de Schelde wordt mede bevorderd door het aanwenden van moderne hulpmiddelen ter navigatie en door het inzetten van gespecialiseerde diensten, waaronder een efficiënt functionerende loodsdiens, een « Schelde Inlichtingen Dienst » en een dienst voor de coördinatie van de scheepsbeweging tussen het dokkencomplex en de stroom.

Vóór enkele jaren werd de coördinatie van de scheepvaart op de Schelde volledig doorgelicht door een studiedienst, en aan de hand van de resultaten van dit rapport wordt nu systematisch getracht verdere verbeteringen in de begeleiding van de schepen door te voeren.

Links bouwwerf van Berendrechtsluis. Rechts de Zandvliet-sluits.



Eveneens van belang voor het vlot verloop van het verkeer is de verdere uitbouw van de walradarketen, die nu drie stations omvat, tot aan de monding van de Schelde.

Ondertussen werd ook de eerste fase van de havenradarketen in gebruik genomen. Deze havenradar vormt de logische verlenging van de Schelderadar.

In het geheel van de technologische hulpmiddelen ter navigatie werd tevens een informatieverwerkend systeem (I.V.S.) ingebouwd, dat een overzicht over het hele scheepvaartgebeuren mogelijk maakt.

Uit het voorgaande blijkt dat te Antwerpen speciale zorg besteed wordt aan de begeleiding van de schepen, die de haven aanlopen. Voor de uitvoering van bepaalde projecten, zoals de uitbouw van de Schelderadar en de baggerwerken op de Schelde, dienen akkoorden met Nederland gesloten. De taak van de onderhandelaars die deze akkoorden dienen af te sluiten, is er de laatste jaren niet eenvoudiger op geworden, sinds onderling sterk verscheiden materies, die zowel nationale als regionale belangen aangaan, zoals de kwaliteit van het Maaswater en de baggerwerken op de Schelde in het kader van de zgn. Waterverdragen in één pakket verenigd werden.

Van Antwerpse zijde dient, via de Nationale Overheid, herhaald aangedrongen opdat de voor de haven noodzakelijke werken, als gevolg van aanslepende onderhandelingen, niet zouden geblokkeerd geraken.

5. EEN CENTRAAL GELEGEN HAVEN MET GOEDE VERBINDINGEN MET HET HINTERLAND

Uit een onderzoek dat door het Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung in Berlijn werd uitgevoerd, blijkt dat Antwerpen tussen de diverse Europese havens, de meest centrale positie inneemt tegenover de grote bevolkingsconcentraties van West-Europa, die meer dan 400.000 inwoners tellen. Vermits in deze bevolkingsconcentraties de afzet voornamelijk van afgewerkte en half-afgewerkte produkten wordt teruggevonden, gaan buitenlandse industriële en handelaars er steeds meer toe over om in of nabij het zwaartepunt van hun markt, uitgebreide distributieondernemingen op te richten in een poging om niet enkel de produktie, maar evenzeer de handel, de distributie en het transport van hun goederen te rationaliseren.

Op deze tendens en ook op de stockagebehoeften die ontstaan doordat een groot aantal (stuk)goederen in massale hoeveelheden worden aangevoerd, heeft de haven van Antwerpen kunnen inspelen door de progressieve uitbouw van de stockagemogelijkheden in de haven. De totale oppervlakte aan overdekte magazijnen en stapelhuizen overtreft te Antwerpen de 3 miljoen m², wat respectievelijk het dubbele en het drievoudige betekent van hetgeen de havens van Hamburg en Rotterdam op dit vlak te bieden hebben.

Vele Antwerpse firma's hebben zich gespecialiseerd in « physical distribution » waarbij behandeling, opslag, distributie en administratie gecoördineerd wordt, dikwijls met de hulp van gesofistikeerde computertechnologie.

Er zijn magazijnen gebouwd en specifiek ingericht voor de opslag van graangewassen, potas, meststoffen, voor koffie, thee, suiker, textiel en tabak, voor vee, auto's en reserveonderdelen ervan, zwavel, cement, harsen en lijmen, China clay en wit zand.

Er werden koelhuizen gebouwd voor exotische vruchten, vleeswaren en zuivelprodukten. Er zijn wijnsilo's, loodsen voor forest products en opslagruimten voor een brede waaier van stukgoederen die speciale behandeling vereisen met betrekking tot temperatuur en ventilatie.

Een groot aantal buitenlandse firma's zoals Du Pont de Nemours, Ford, G.M.C., Monsanto, Pioneer, enz. hebben dan ook een eigen distributiecentrum ingericht in het havengebied. Ook de Volksrepubliek China verdeelt haar waardevolle

exportartikelen zoals kunstwerken en handgemaakte voorwerpen over heel Europa vanuit Antwerpen.

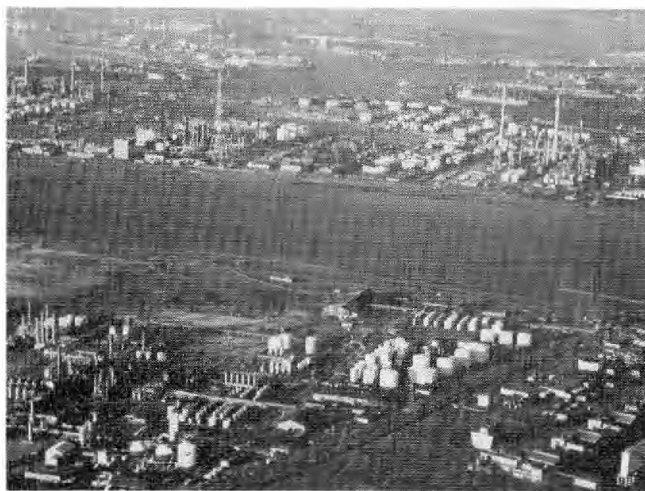
Het is dan ook niet verwonderlijk dat de haven een zeer uitgebreid hinterland bestrijkt. 60 % van het totale zeeverkeer heeft de BLEU als oorsprong of bestemming, 40 % in transit naar of uit Duitsland, Nederland, Frankrijk, Zwitserland, Italië en nog vele andere landen.

De transitfunctie steunt mede op de goede verbindingen van de haven met het hinterland.

De binnenvaart blijkt hierbij de belangrijkste inlandverkeersdrager. Jaarlijks doen zowat 50.000 lichters de haven aan, die samen ca. 45 miljoen t goederen aan- en afvoeren. In deze totale trafiek komt het Rijnverkeer voor ongeveer een derde tussen. Men noteert een stijgend belang van de duwvaart en ook van het containervervoer per binnenschip.

Ook het vervoer per spoor is omvangrijk. Het aantal beladen wagons bij aankomst en vertrek in de haven bedraagt 500.000 per jaar. Hieraan beantwoordt een goederenbeweging van 20 miljoen t. Het spoorweginet in de haven heeft een lengte van 911 km.

Voor het zeer expansieve wegvervoer bestaan geen preciese cijfers, maar het vervoer per vrachtwagen van en naar de haven wordt op zowat 15 tot 20 miljoen t goederen per jaar geschat.



Industrie op linker-(voorgond) en rechteroever.

6. HAVENINDUSTRIE

Voornamelijk sedert het begin van de jaren vijftig is de industriële functie een bijkomende wezenlijke factor van de haven geworden.

Weliswaar waren reeds vóór de jaren vijftig industriële bedrijven zoals raffinaderijen, scheepsbouw- en scheepsherstellingsbedrijven, houtzagerijen en auto-assemblagebedrijven in het havengebied gevestigd, maar hun bedrijfsomvang en de ingenomen terreinoppervlakte bleven bescheiden. In 1940 besloegen de industrieterreinen niet meer dan 80 ha.

Het nieuwe industrialiseringsbeleid voor het havengebied werd geschraagd door belangrijke infrastructuurwerken. Een eerste fase werd in 1951 ingeluid met de in-gebruikneming van de Petroleumhaven, het huidige Marshalldok. Daar bouwden S.I.B.P. en Esso elk een raffinaderij en dadelijk daarop zorgde Petrochim voor de eerste petrochemische fabriek.

Een volgende, kapitale expansiefase kon doorgang vinden door de uitvoering van het Tienjarenplan. In 1955 waren amper 360 ha in het havengebied voor industrieën beschikbaar. In 1968 waren dit er reeds 1.700. Op het huidige ogenblik

bedraagt de door de industrie ingenomen terreinoppervlakte ca. 3.300 ha.

De omvang en het ritme van de industrievestiging was verrassend. Op de rechteroever was de terreinvoorraad vrij spoedig uitgeput, maar de verdere expansie werd veiliggesteld. Op de linker Scheldeoever is immers een nieuw havencomplex met industriële vestigingsmogelijkheden in uitbouw. Inmiddels werden daar ca. 1.300 ha aan de industrieën toegekend.

Vier petroleumraffinaderijen, die samen nagenoeg 500 ha in het havengebied innemen, hebben een gezamenlijke raffinagecapaciteit van 36 miljoen ton. Andere sectoren zijn: drie auto- en tractor-assemblage-ondernemingen, een twintigtal scheikundige en petrochemische bedrijven van wereldformaat en de scheepsherstelling.

Al deze industriële ondernemingen stellen niet minder dan 35.000 arbeiders en bedienden tewerk, waarvan reeds 4.360 op de linkeroever. Bovendien heeft deze ontwikkeling een meesleepeffect gehad op de economische bedrijvigheid in de regio en voor de gehele nationale economie.

In de voorbije decennia hebben deze havenindustrieën bovendien ontzaglijke investeringsinspanningen geleverd. Het globale investeringspakket door privé-ondernemingen van op zijn minst 138 miljard fr. op de rechteroever en zowat 43 miljard fr. op de linkeroever, werd voor ongeveer twee derde gerealiseerd door firma's van buitenlandse oorsprong of joint ventures.

Linkeroever: bouw van Vrasenedok (centrum). Rechts op de achtergrond de LPG-terminal.



7. DE HAVEN OP LINKEROEVER

De op het gewestplan aangeduide ontwikkelingsfase van het linkeroevergebied omvat een bruto-oppervlakte van 4.700 ha, die prioritair als haven- en industriegebied zal worden uitgebouwd. Hiervan zijn ca. 1.300 ha door een 15-tal bedrijven ingenomen. Daarnaast voorzien de plannen in het noorden van het gebied in een uitbreidingszone van ongeveer 2.500 ha, die naarmate van de behoefte, slechts in een latere fase zal ontwikkeld worden.

Op dit ogenblik is een Vijfjarenprogramma in zijn laatste fase. Bij de voltooiing eind dit jaar, zullen bijkomend 650 ha bouwrijpe terreinen, gelegen langs een 5,5 km oever en 4,6 km diepwaterkaaimuren (Vrasenedok) ter beschikking staan voor investeerders.

De waterdiepte van het Vrasenedok bedraagt 18 m; de breedte van de terreinen 500 m. Met dit dok wordt de mogelijkheid geschapen voor de verdere uitbouw op linkeroever van de havenfunctie, die op dit ogenblik nog beperkt blijft tot het transport van LPG naar de Antwerp Gas Terminal. Deze transporten verlopen langs de sluis van Kallo (380 m op 50 m), die schepen tot 75.000 tdw. kan ontvangen. Op langere termijn bestaan plannen voor de bouw van een tweede sluis nabij Baalhoek, op Nederlands grondgebied, die via het Baalhoekkanaal toegang moet verlenen aan schepen tot 150.000 tdw.

Het beheer van de haven op de linkeroever wordt eveneens door de Stad Antwerpen waargenomen. Daar het grootste gedeelte van het gebied op het grondgebied van de Provincie Oost-Vlaanderen ligt, werd een intercommunale maatschappij opgericht: de Maatschappij voor grond- en industrialisatiebeleid voor het linker Scheldeoevergebied.

Zij groepeerde zowel lokale, regionale, nationale als Antwerpse openbare belangen en heeft het grond- en industrialisatiebeleid van het linker Scheldeoevergebied als opdracht.

Ter verwezenlijking van die taak verwerft deze instelling de gronden in het gebied, maakt ze bouwrijp en stelt ze ter beschikking van investeerders of van de havenbeheerder, dit laatste voor zover het gronden betreft nodig voor het beheer en de exploitatie van de haven.

De haven van Antwerpen

80.000 mensen; 10.600 ha rechteroever; recordtrafiek 90 miljoen ton; stukgoed; vakmanschap; uitrusting; centrale ligging; goede verbindingen over zee en met hinterland; uitbouw linkeroever 4.700 ha.

Industriële bedrijven in het havengebied — Overzicht van de belangrijkste ondernemingen (juni 1983)

	Jaarlijkse productie- capaciteit (in ton)	Datum van inbedrijf- stelling eerste eenheid	Personeel	Oppervlakte (ha)	Investerings (in miljoen BF)
PETROLEUMRAFFINADERIJEN					
Belgian Refining Corporation N.V.	5.000.000	1968	277	123,5	3.752
Belgische Petroleum Raffinaderij N.V. - R.B.P.	4.600.000	1934	130	38,6	2.500
BP Belgium - Afdeling BP N.V.	40.000	1921	73	7,0	300
Esso Belgium N.V.	12.000.000	1976	790	130,3	16.290
SIBP N.V.	15.000.000	1951	860	188,7	16.100

CHEMISCHE EN PETROCHEMISCHE NIJVERHEID					
L'Air Liquide N.V.	918.000	1972		1,4 Terrein BASF	1.000
Amoco Fina N.V.	65.000	1961	167	9,8	955
BASF Antwerpen N.V.	3.275.000	1967	2.950	595	23.500
Bayer Antwerpen N.V.	1.516.000	1967	2.099	180,0 LO 200,0	15.000
Bayer-Shell Isocyanates N.V.	56.000	1972		Terrein Bayer RO	
BP Chemicals N.V.	471.000	1970	975	10,1 LO 110,0 LO 90,0 Optie.	8.500
Degussa Antwerpen N.V.	182.200	1970	850	108,0	6.000
Essochem N.V.	320.000	1971		Terrein Esso	810
Essochem Plastics N.V.	240.000	1968	545	LO 54,0	3.221
Johann Haltermann N.V.	300.000	1972	65	LO 34,0	575
Henkel Belgium N.V.	3.500	1979	63	LO 30,0	890
3M Minnesota Mining & Manufacturing (Belgium) N.V.		1971	180	LO 60,0	1.600
Monsanto Europe N.V.		1966	820	102,0	5.800
Petrochim N.V.	1.490.000	1957	980	30,5 + 19,7 LO 55,3 145 Optie.	11.110
Polysar Belgium N.V.	275.000	1963	475	LO 50,0	2.400
Rhône-Poulenc Kallo N.V.	68.000	1972	38	LO 160,0	700
Solvay & Cie N.V.	531.825	1970	195	91,0	2.323
Union Carbide Benelux N.V.	759.000	1969	100	LO 2,8	1.500
AUTOMOBIELNIJVERHEID					
Ford Motor Cy (Belgium) N.V.		1922	332	22,8	100
Ford Tractor (Belgium) Ltd — tractors — achterbruggen — gangwissel	Aantal. 27.500 125.000 125.000	1965	3.075	51,2	4.425
General Motors Continental N.V. — auto's — radiatoren	Aantal. 35.900 210.525	1951	12.000	165,5	15.497,622
SCHEEPSHERSTELLING					
Mercantile-Beliard N.V.		1930	3.500	68,6	3.000
ELEKTRICITEITSPRODUKTIE					
Ebes Antwerpen N.V. — Thermische Centrale Kallo — Kerncentrale Doel	2 x 275 MW 2 x 390 MW 1 x 900 MW	1971 1975	164 510	LO 46,7 LO 97	4.057 40.440

Overzicht van haveninrichtingen en technische uitrusting

	Toestand	
	1-1-83	1-1-84
1. Oppervlakte van het havengebied (1)	10.633 ha	10.633 ha
2. Wateroppervlakte van de dokken:		
a) Zeevaartdokken	1.341 ha	1.341 ha
b) Binnenvaartdokken	59 ha	59 ha
c) Schelde-Rijnverbinding (2)	106 ha	106 ha
Totaal :	1.506 ha	1.506 ha
3. Totale oeverlengte		
a) Zeevaartdokken	91,1 km	91,1 km
b) Binnenvaartdokken	8,2 km	8,2 km
c) Scheldekaaien	5,5 km	5,5 km
d) Schelde-Rijnverbinding (2)	10,4 km	10,4 km
Totaal :	115,2 km	115,2 km
4. Bruto aanleglengte (kaaimuren, damwallen en steigers)		
a) Zeevaartdokken (3)	68,4 km	68,4 km
b) Binnenvaartdokken	8,2 km	8,2 km
c) Scheldekaaien	5,5 km	5,5 km
Totaal :	82,1 km	82,1 km
5. Droogdokken (aantal)	18	18
6. Lengte van het spoorwegnet in de haven	887 km	911 km
7. Lengte van het wegnet in de haven	306 km	306 km
8. Afdaken en magazijnen (4)		
a) Stedelijke afdaken	702.559 m ²	677.504 m ²
b) Stedelijke magazijnen	279.364 m ²	278.875 m ²
c) Private afdaken en magazijnen	2.040.604 m ²	2.050.279 m ²
Totaal:	3.022.527 m ²	3.006.658 m ²
9. Bijzondere magazijnen		
a) Graanmagazijnen	270.000 ton	270.000 ton
b) Kalimagazijnen	322.000 m ³	322.000 m ³
c) Koelmagazijnen	449.000 m ³	443.818 m ³
d) Houtafdaken	519.512 m ²	515.337 m ²
10. Tankopslagruimte		
a) Opslag- en distributiebedrijven	3.069.000 m ³	3.092.598 m ³
b) Petroleumraffinaderijen	6.913.000 m ³	6.849.738 m ³
Totaal :	9.982.000 m ³	9.942.336 m ³
11. Petroleumraffinaderijen (verwerkingscapaciteit, ton ruwe olie per jaar)	36.640.000 ton	36.640.000 ton

	Toestand	
	1-1-83	1-1-84
12. Technische uitrusting		
A. Stedelijke uitrusting		
a) <i>Kaaikranen</i>		
— elektrische kranen		
hefvermogen 2 ton	—	—
hefvermogen 3 ton	46	40
hefvermogen 5 ton	109	108
hefvermogen 6 ton	5	7
hefvermogen 27 ton	12	18
hefvermogen 50 ton	1	1
— handkraan		
hefvermogen 10 ton	1	1
Totaal:	174	175
b) <i>Laadbruggen voor massagoed</i>		
hefvermogen 15/16 ton	5	5
c) <i>Drijvende bokken en kranen</i>		
— drijvende kranen		
hefvermogen 5 ton	7	7
hefvermogen 10 ton	5	4
hefvermogen 40 ton	1	1
hefvermogen 150 ton	1	1
— drijvende bokken		
hefvermogen 5 ton	—	2
hefvermogen 15 ton	1	1
hefvermogen 800 ton	1	1
Totaal:	16	17
d) <i>Graanzuigers</i>		
capaciteit 200/280 t/h	5	5
e) <i>Sleepboten</i> (sleepdienst dokken)	33	33
B. Private uitrusting		
a) <i>Kaaikranen</i>		
hefvermogen 2 ton	3	2
hefvermogen 5 ton	77	76
hefvermogen 6 ton	53	56
hefvermogen 7 ton	4	4
hefvermogen 8 ton	31	33
hefvermogen 9 ton	1	1
hefvermogen 10 ton	37	36
hefvermogen 16 ton	2	—
hefvermogen 18 ton	1	1
hefvermogen 20 ton	4	4
hefvermogen 25 ton	26	36
hefvermogen 30 ton	1	2
hefvermogen 32 ton	6	6
hefvermogen 35 ton	12	11
hefvermogen 40 ton	1	5
hefvermogen 45 ton	—	2
hefvermogen 48 ton	—	2
hefvermogen 50 ton	—	4
hefvermogen 53 ton	—	1
hefvermogen 60 ton	1	1
hefvermogen 73 ton	—	1
hefvermogen 100 ton	3	3
Scheepsaandinstallaties	9	29
Totaal:	272	316

Overzicht van haveninrichtingen en technische uitrusting
(vervolg)

	Toestand	
	1-1-83	1-1-84
b) Laadbruggen voor containers		
hefvermogen 25 ton	2	2
hefvermogen 30 ton (5)	1	1
hefvermogen 35 ton (5)	2	1
hefvermogen 40 ton	4	4
hefvermogen 45 ton	2	2
hefvermogen 48 ton	2	2
hefvermogen 50 ton	—	2
hefvermogen 53 ton	1	1
hefvermogen 73 ton	1	1
Totaal:	16	16
c) Laadbruggen voor massagoed		
hefvermogen 5 ton	1	1
hefvermogen 25 ton	8	13
hefvermogen 50 ton	2	2
Totaal:	11	16
d) Private autokranen (6)		
hefvermogen 5 ton	4	4
hefvermogen 10 ton	6	6
hefvermogen 12 ton	5	5
hefvermogen 16/ 20 t	9	9
hefvermogen 21/ 30 t	8	8
hefvermogen 31/ 50 t	8	8
hefvermogen 51/100 t	4	4
hefvermogen 101/150 t	1	1
Totaal:	45	45
e) Transportbanden	17	17
f) Drijvende bokken (7)		
hefvermogen 25 ton	1	4
g) Graanzuigers op kade		
capaciteit 80/100 t/h	1	2
capaciteit 101/250 t/h	6	8
capaciteit 400/600 t/h	7	7
Beladingstorens voor zeeschepen		
capaciteit 800 t/h	2	2
Totaal:	16	19
h) Sleepboten voor zeeschepen (sleepdienst op de Schelde)	18	18

- (1) Inclusief groenzones en woongebieden in het havengebied.
- (2) Schelde-Rijnverbinding tot Belgisch-Nederlandse grens.
- (3) Onderverdeling volgens theoretische waterdiepte onder waterspiegel.
- (4) Exclusief opslagruimte van de industriële bedrijven in het havengebied.
- (5) Enkel voor overslag te land.
- (6) Enkel autokranen welke gebruikt worden binnen het bereik van beschikbare stadskranen en waarvoor recognitierechten betaald worden.
- (7) In het jaar 1983 in de haven gebruikt.

Nota: Bovenstaande gegevens hebben uitsluitend betrekking op de haveninstellingen gelegen aan de rechteroever van de Schelde.

In de opslagcapaciteit van de afdaken en magazijnen zijn de opslagruimte van de industriële bedrijven in het havengebied niet inbegrepen.

De tabel werd samengesteld volgens gegevens verstrekt door de Technische Dienst van het Havenbedrijf, de Havenkapiteindienst afdeling Kaaien en afdaken, de Financiële Dienst van het Havenbedrijf en de betrokken firma's.



CONGRESSEN - STUDIEDAGEN - SYMPOSIA

4-5 MAART 1985 : Colloquium on Air Pollution and Environmental Damage, Brussel (voor verdere informatie : Secretariaat : Europees Milieubureau (EEB), Vautierstraat 29, 1040 Brussel, tel. : 02/647.01.99).

19 MAART 1985 : Conferentie : Energie en Zure Regen, ECN, KLV, Stichting Toekomstbeeld der Techniek en Vereniging Lucht, Utrecht (voor verdere informatie : Stichting Leefmilieu v.z.w., p/a Rockoxcomplex-Kredietbank, Kipdorp 11, 2000 Antwerpen, tel. : 03/231.64.48).

25-29 MAART 1985 : 3^{me} Conférence sur l'Energie Extraite de la Biomasse, Venetië (voor verdere informatie : Secrétariat : Mr. M.G. Grassi, Commission des Communautés Européennes, DG XII, Rue de la Loi 200, 1040 Brussel).

26-28 MAART 1985 : Conference : International Cooperation concerning the Transfrontier Movements of Hazardous Wastes, OECD, Basel, Zwitserland (voor verdere informatie : Stichting Leefmilieu v.z.w., p/a Rockoxcomplex - Kredietbank, Kipdorp 11, 2000 Antwerpen, tel. : 03/231.64.48).

Vervolg op blz. 74.

S. W. B. O. p.v.b.a.

STUDIEBUREAU VOOR WEGEN- EN BOUWKUNDE-ONTWERPEN

GESPECIALISEERD IN STUDIES EN ADVIES VOOR :

- * Wegenvbouw en rioleringen
- * Milieubeheer
- * Stedebouw
- * Landschapsinrichting
- * Burg. Bouwkunde

- Sint-Christianastraat, 25
9330 DENDERMONDE (tel.052/21.37.23)

- Bijkantoor : Kouter, 94,
1880 MERCHTEM (tel.052/35.57.71)