

Havengeschiedenis

De eerste bewijzen van het bestaan van de haven van Antwerpen, dateren uit de twaalfde eeuw, wanneer Antwerpen sporadisch wordt vermeld als inschepingshaven voor passagiers naar Engeland en Zeeland, en als goederenhaven voor wijn uit het Rijn- en Moezeland, bestemd voor Engeland.

De haven kende haar eerste bloeitijd van 1200 tot 1350 dankzij de ontwikkeling van de lakenindustrie. De trafiek van de Engelse wol bracht ook plaatselijke handel met zich mee: Italiaanse en Duitse handelaars kwamen naar Antwerpen om de Engelse wol te kopen voor verdere distributie. De haven beschikte langs de Schelde over een drietal aanlegplaatsen en over drie binnenhavens: Holenvliet, Sint-Jansvliet en Burchtgracht. Het scheepvaartverkeer verliep langs de Oosterschelde.

De grote stormvloed op het einde van de 14e en het begin van de 15e eeuw zorgden voor de uitdieping van de Westerschelde, waardoor de haven rechtstreeks toegankelijk werd voor de grote zeeschepen.

In 1450 kende de haven een eerste uitbreiding naar het noorden met de ingebruikname van de Sint-Pietersvliet.

De 16e eeuw zou de geschiedenis ingaan als Antwerpen's Gouden Eeuw: er was een bloeiende export van goederen die in de Zuidnederlandse provincies werden vervaardigd en van de lokale kunstnijverheid naar o.a. Frankrijk, het Iberische Schiereiland en de westkust van Marokko. De haven breidde verder uit en beschikte in 1550 over tien aanlegsteigers, verspreid over twee kilometer langs de Schelde, en over acht binnenhavens: Holenvliet, Sint-Jansvliet, Burchtgracht, Sint-Pietersvliet, Haringvliet, Boterrui, Brouwersvliet, Graanvliet en Timmervliet.

In 1585 viel Antwerpen in Spaanse handen en kwam er een scheiding met de Nederlanden. Nederland besloot de Schelde te blokkeren. Gedurende tweehonderd jaar zou deze wereldhaven en commercieel en financieel centrum, gedegradeerd worden tot binnenhaven. Dit belette haar echter niet om via Vlaanderen, langs de kanalen die Gent met Brugge en Oostende verbonden, een nieuwe uitweg te zoeken. Steeds meer schepen uit Engeland, Schotland en Frankrijk kozen dit tracé om Antwerpen te bereiken.

Bloei van een wereldhaven

1811: aanleg van het Bonapartdok

1813: aanleg van het Willemdok en de Bonapartsluis

Tussen 1816 en 1829 noteerde de haven een jaarlijkse gemiddelde groei van 4,5% en behandelde in 1829 129.000 ton goederen. De schepen van de zogenaamde Verre Vaart (Afrika, Amerika en Azië) kenden een grote opmars: Antwerpen was voor deze gebieden belangrijker geworden dan de havens

van Rotterdam en Amsterdam samen. Ook de doorvoerhandel naar het Duitse achterland verhoogde aanzienlijk.

Franse, Amerikaanse en vooral Duitse handelsfirma's openden in groten getale filialen in Antwerpen, inspeland op de enorme opportuniteiten van de haven als draaischijf voor het West-europese handelsverkeer.

De aanleg van de eerste Belgische spoorlijn tussen Mechelen en Brussel in 1835 zou uiteindelijk leiden tot de IJzeren Rijn, die in 1843 Antwerpen met Keulen verbond, de eerste grensoverschrijdende spoorverbinding met het Duitse hinterland.

1856: aanleg van het Kattendijkdok

1864: ingebruikname van het Houtdok

1869: uitbreiding van het Kattendijkdok en het Houtdok

1870: verbinding tussen het Kattendijkdok en het Willemdok

: aanleg van het Kempisch dok, het Asiadok en het Mexicodok

Tussen 1850 en 1870 verzesvoudigde het uitvoervolume van de haven van Antwerpen en sneuvelden de import- en transitrecords: Antwerpen evolueerde van invalspoort voor overzeese goederen tot draaischijf voor een intense goederenuitwisseling tussen West-Europa en de rest van de wereld.

In de periode tussen 1880 en 1890 krijgt de haven een volledige facelift wanneer men besluit de Scheldekaaien recht te trekken. De vlieten werden gedempt en men ging van start met de bouw van het Steendok, het Schippersdok en het Kooldok, en later het Afrikadok en Amerikadok.

De sprong noordwaarts

De eerste dertig jaar van de twintigste eeuw waren gekenmerkt door gigantische toenames: zowel qua volume als qua capaciteitsuitbreiding in de noordelijke Scheldepolders. Kaaimuren werden uitgebreid, er werd een derde zeesluis (Kruisschanssluis) gebouwd, en er werden bijkomende dokken (Leopolddok, Hansadok) gegraven.

De haven beschikte over een nuttige dokoppervlakte van 300 ha en een beschikbare kaailengte van 36 km. Het goederenvolume bedroeg in 1929 meer dan 26 miljoen ton. Antwerpen was de derde belangrijkste zeehaven van het Europees continent met een ijzersterke reputatie als stukgoedhaven en laadhaven, 'waar elke lading een schip kon vinden en elk schip een lading'. De privé-ondernemingen bouwden gespecialiseerde overslaginstallaties voor graan, chemicaliën, kolen, fruit en

koelwaren. De eerste industriële bedrijven (autoproducenten en petroleumraffinaderijen) deden hun intrede.

Op het einde van de tweede Wereldoorlog werd Antwerpen als bij verrassing bevrijd. Hierdoor was de haven één van de weinige Europese havens die niet grondig waren vernield. Het goederenverkeer steeg dan ook zeer snel en in 1950 werd een overslagcijfer opgetekend van 29 miljoen ton.

1951: aanleg Marshalldok en start van de petroleumactiviteiten

1955: bouw van de Boudewijnsluis

De naoorlogse uitbouw van de haven van Antwerpen kreeg op de rechteroever een enorme impuls met het Tienjarenplan (1956-1965) dat voorzag in de aanleg en volledige uitrusting van het Vijfde Havendok, het Industriedok, een zwaikom, het Zesde Havendok en de Kanaaldokken B1, B2 en B3. Daarenboven werd voorzien in de uitbreiding van het laadbruggenbedrijf, een aanlegsteiger voor tankers en de bouw van een nieuwe zeesluis in Zandvliet.

1967: ingebruikname van het Churchilldok, waar op 10 september 1967 het eerst gebouwde containerschip, de "Atlantic Span", aanlegt. De containertrafiek in Antwerpen groeit van bij het begin explosief: in 1966 behandelde de Antwerpse haven 295.955 ton containers, in 1967 was dat al meer dan 480.000 ton en in 1969 klom dat aantal voor het eerst boven de 1 miljoen ton.

Uitbreiding naar de linker Schelde-oever

Medio jaren zestig ontstonden de eerste plannen voor de ontwikkeling van de linkeroever. Als gevolg van de grote belangstelling van de industrie voor havengebonden terreinen, werkte men een planologisch concept uit voor de ontwikkeling van de Waaslandhaven als industriehaven met de klemtoon op petrochemie. Na tal van voorlopige ontwerpen werd in de definitieve plannen voor de Waaslandhaven uiteindelijk geopteerd voor een maritieme toegang nabij Baalhoek en een sluis nabij Kallo. In de haven zelf zou het Waaslandkanaal de verbinding vormen tussen beide sluisen met hierop aansluitend diverse insteedokken. De werkzaamheden op het terrein werden op 1 april 1971 aangevat met de bouw van de Kallosluis. De maritieme toegang nabij Baalhoek werd nooit gerealiseerd.

1969: opening van de Kennedytunnel, de tweede Scheldeoeververbinding

Het zesjarenplan 1970-1976 voorzag in bijkomende infrastructuurwerken die de toekomst van de haven moesten veiligstellen. Het havencomplex op de rechter Scheldeoever werd voltooid en de linker Scheldeoever werd ontsloten: de bouw van een kanaaldok door het verdrongen land van Saeftinge heen, verbonden met de zeesluis bij Baalhoek (NL), waardoor de flessenhals bij Bath kan vermeden worden.

In de jaren zeventig noteerde de haven een trafiekcijfer van 60 miljoen ton (1970) en 3,3 miljoen containers (1975).

Waar tot 1970 81% van het Antwerpse goederenverkeer afkomstig of bestemd was voor België en Luxemburg, en sterk gericht op export, was dit twintig jaar later compleet anders: Antwerpen werd een transithaven voor goederen van en naar voornamelijk Duitsland, Frankrijk, het VK, Nederland, Zwitserland en Italië.

De laatste fase van de industriële ontwikkeling van de Antwerpse haven ving aan met de sterke herneming van de economie op het einde van de jaren tachtig. Er werden toen zeer omvangrijke investeringen uitgevoerd die de productiecapaciteit van de bedrijven aanzienlijk uitbreidde. De behoefte aan ruimte begon bij de havenoverslagbedrijven opnieuw te groeien: de schaalvergroting in de zeescheepvaart leidde er toe dat aan de landzijde steeds grotere terreinen nodig waren voor de overslag, opslag en distributie van steeds omvangrijkere partijen goederen. Mede als gevolg van deze investeringsboom werden tijdens deze periode de nog overblijvende open ruimten van de op de rechteroever gevestigde bedrijven verder volgebouwd. Vooral de bedrijven in de stukgoedsector konden hun activiteiten uitbreiden onder invloed van de hernemende economische conjunctuur en omdat in de internationale handel het belang van halfafgewerkte en afgewerkte producten toenam.

1980: ingebruikname van het Delwaidedok, grotendeels gereserveerd voor containerbehandeling

1985: overslagcijfer van 11 miljoen ton containers

1989: bouw van de Berendrechtsluis

1990: ingebruikname Europaterminal

: bouw van het Vrasenedok

: ingebruikname van de Liefkenshoek tunnel, de derde Scheldeoeververbinding

1991: ingebruikname van een radarketen langsheen de Schelde waarmee men de Schelde van de monding tot in Antwerpen kan overzien

1995: de haven noteert een overslagcijfer van 108 miljoen ton, waarvan 25,8 miljoen ton gecontaineriseerd stukgoed.

1996: ingebruikname Noordzeeterminal

: bouw van het Verrebroekdok

Een belangrijke stap voor de verdere ontwikkeling van de Antwerpse haven was de realisatie van het autonoom Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen in 1997. Dankzij deze verzelfstandiging kan het Havenbedrijf zijn doelstellingen verwezenlijken zowel naar de overheid als naar de markspelers over de wereld. De huidige markttendensen zoals de toenemende concurrentie tussen havens en de

concentratietendens bij rederijen vragen immers voortdurende en onmiddellijke inspanningen op vlak van kostenbeheersing en dienstverlening.

De aanhoudende stijging van de containertrafiek verscherpte de noodzaak aan bijkomende capaciteit. Het capaciteitstekort werd tot dan toe opgevangen door een voortdurende optimalisatie van het ruimtegebruik op bestaande terminals. De containerbehandelaars hebben deze evolutie op de voet gevolgd met belangrijke investeringen in moderne en zeer productieve containerterminals. Maar dat volstond niet om het groeiritme van de containertrafiek te volgen. Omdat de rechteroever van de Schelde haar uitbreidingslimiet al bereikt had, werd naar alternatieven gezocht op de linkeroever. In 1998 besliste de Vlaamse regering om er het Deurganckdok te bouwen. Het Deurganckdok is een getijdendok, en dus rechtstreeks (zonder sluis) van op de Schelde toegankelijk voor de containerschepen.

Begin 2001 sloot het Havenbedrijf een overeenkomst met Natuurpunt Antwerpen Noord. De samenwerking vindt zijn concrete uitwerking in het rapport 'De Antwerpse Haven Natuurlijker' met daarin onder meer de gemeenschappelijke visie die aan de basis ligt voor het langetermijnbeleid met betrekking tot de ontwikkeling van een netwerk van ecologische infrastructuur in het zeehavengebied Antwerpen.

Op 4 maart 2002 ondertekenden Vlaanderen en Nederland in Vlissingen een tweede Memorandum van Overeenstemming. Centraal in dit Memorandum van Vlissingen staat de uitwerking van een ontwikkelingsschets voor het Schelde-estuarium tot 2010. Hierbij dient een evenwicht te worden nagestreefd tussen de verschillende belangen, met aandacht voor drie prioritaire functies: toegankelijkheid, natuurlijkheid en veiligheid.

In december 2003 werd voor het eerst de kaap van 5 miljoen TEU overschreden. In totaal werden in 2003 143 miljoen ton goederen overgeslagen, waarvan 61,35 miljoen ton (5,4 miljoen TEU) containers.

Op 1 juli 2004 werd de 'International Ship and Port Facility Security Code' (ISPS code) van kracht. Het doel van deze code is schepen en port facilities beschermen tegen terroristische activiteiten via een internationaal raamwerk van samenwerking tussen lokale en federale overheden.

Klaar voor de uitdagingen van morgen

Op 6 juli 2005 werd het Deurganckdok officieel geopend door Koning Albert II. De ingebruikname van het Deurganckdok is cruciaal om de Antwerpse haven een blijvende rol te laten spelen als efficiënte draaischijf van de internationale handel. Alle studies en prognoses wijzen het containervervoer ook in het volgende decennium aan als groeisector bij uitstek voor de internationale handel. Wanneer alle terminals aan het Deurganckdok operationeel zijn, zullen er jaarlijks ruim 7 miljoen TEU behandeld worden. Met de komst van het Deurganckdok wordt de containerbehandelingscapaciteit in de Antwerpse haven meer dan verdubbeld.

Op 21 december 2005 werden in het Nederlandse Middelburg vier verdragen ondertekend door de Nederlandse en Vlaamse bewindslieden. Het gaat om verdragen over de uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010, over samenwerking voor beleid en beheer in het Schelde-estuarium, over een gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied en over de loskoppeling van loodsgeldtarieven voor Rotterdam en de Scheldehavens.

2007: Antwerpen noteert een overslagcijfer van 182,9 miljoen ton, waarvan 94,5 miljoen ton containers.