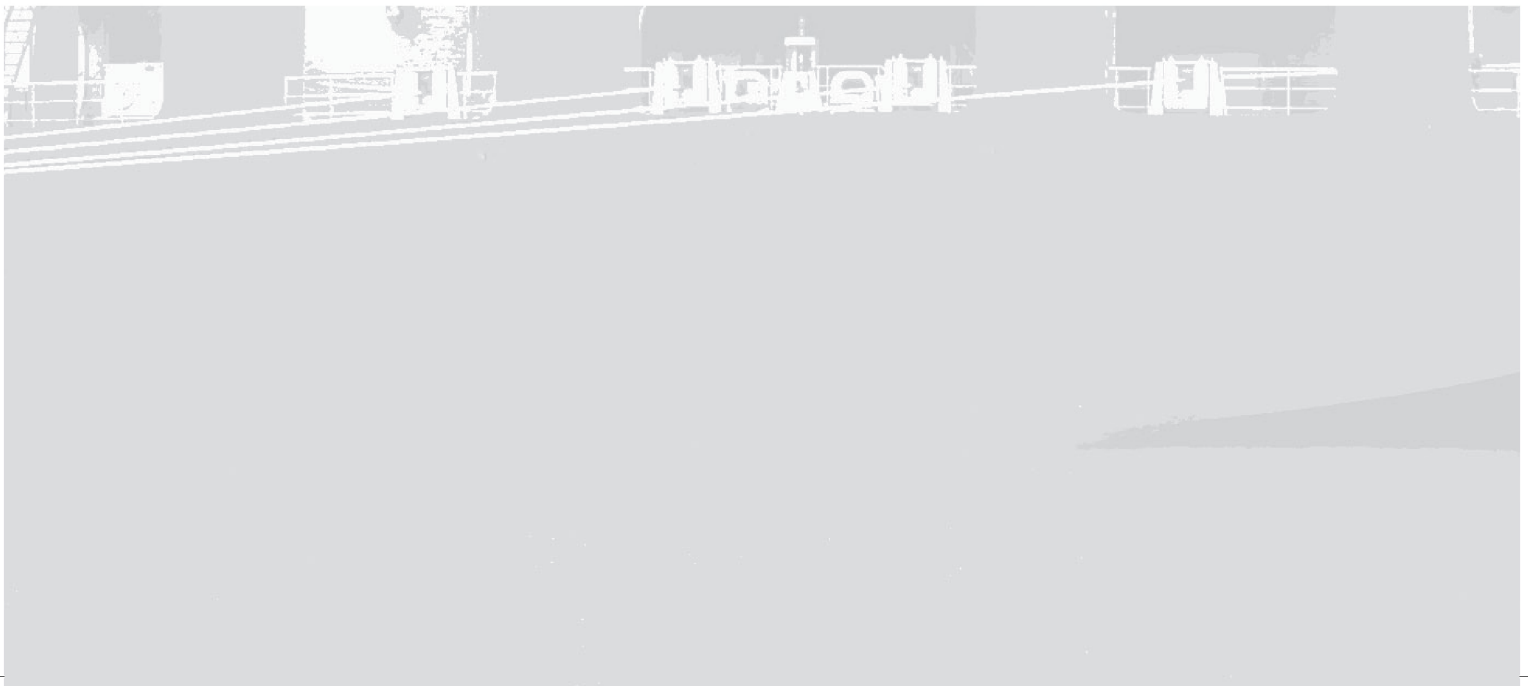
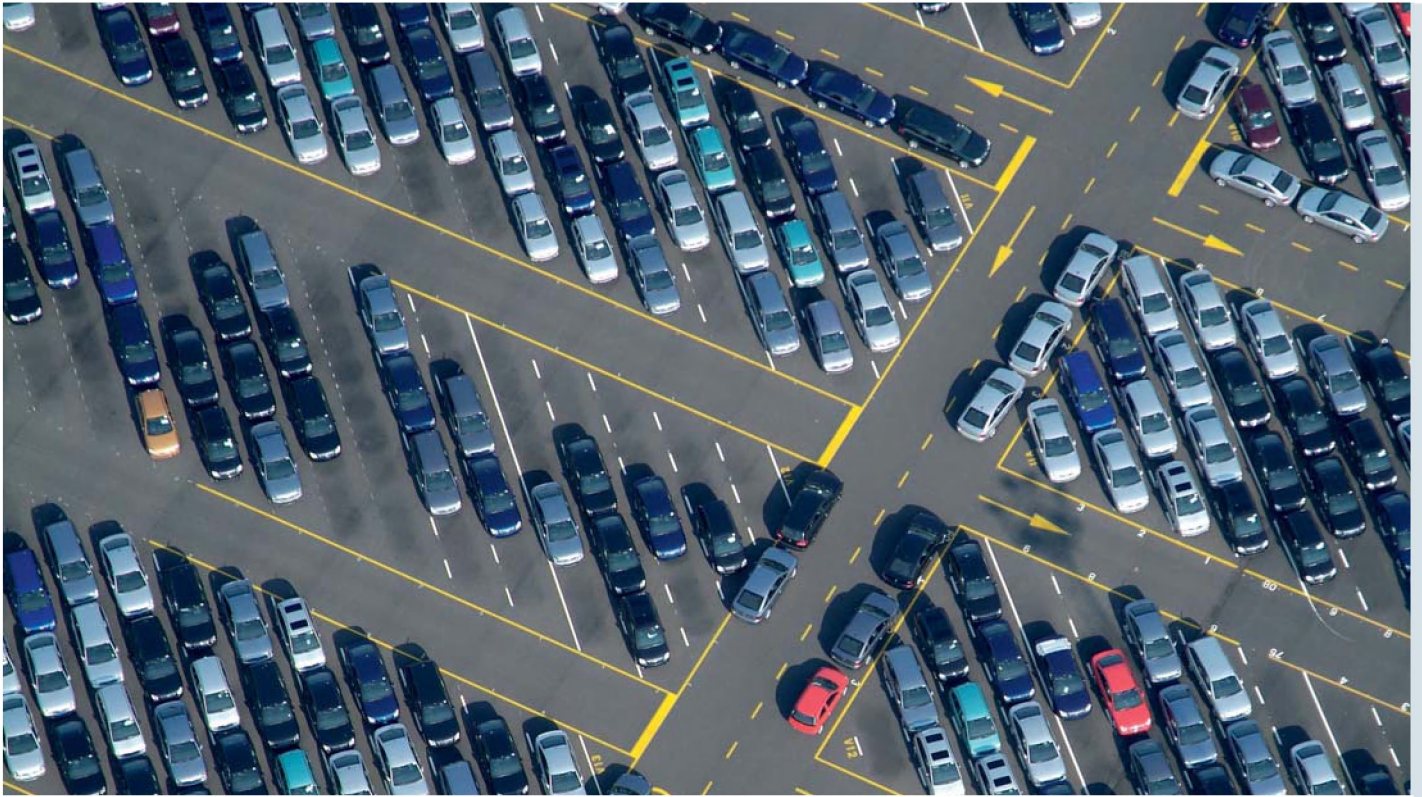




J A A R V E R S L A G 2 0 0 5





MAATSCHAPPIJ VAN DE  
BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN  
NV/MBZ

## RAAD VAN BESTUUR

### **Voorzitter - Gedelegeerd bestuurder**

ir. Joachim Coens <sup>(1)</sup>

### **Bestuurders**

Paul Breyne  
François Cousin  
Dirk De fauw  
Christian Deneve <sup>(3)</sup>  
Luc De Schepper  
Randall Lesaffer  
Patrick Moenaert  
Dirk Michiels  
Jean Van den Bilcke  
Hugo Vandamme  
Marc Verwilghen  
Renaat Landuyt <sup>(4)</sup>

### **Havencommissaris**

Antoon Colpaert

### **Commissaris**

Deloitte Bedrijfsrevisoren  
vertegenwoordigd door  
Dirk Van Vlaenderen

## DIRECTIE

### **Administrateur-generaal**

ir. Pierre Kerckaert <sup>(2)</sup>

### **Adjunct-Administrateur-generaal**

#### **Hoofd Technische dienst**

ir. Donald Duthieuw

### **Algemeen Directeur Handelsdienst**

Vincent De Saedeleer

## DIENTEN

### **Havenkapiteinsdienst**

Kapt. Alain Van Mullem  
Havenkapitein-Commandant  
Kapt. Kim Pettens  
Havenkapitein  
Kapt. Amedé Van Herreweghe  
Havenkapitein  
Kapt. John Michils <sup>(5)</sup>  
Havenkapitein  
Kapt. Joseph Vandierendonck <sup>(6)</sup>  
Havenkapitein

### **Administratie en personeel**

Nathalie Dufoer  
Directeur

### **Juridische dienst**

Chantal Orleans  
Adjunct van de Directeur

### **Financiële & economische dienst**

Luc Maertens  
Directeur  
Patrick Van Cauwenberghe  
Adjunct van de Directeur  
Peter Dirix  
Hoofddeskundige

### **Public Relations**

Geertrui Van Ooteghem  
Diensthoofd  
Lieve Duprez  
Persverantwoordelijke

### **Handelsdienst**

Miel Vermorgen  
Directeur Verkoop en Logistiek  
Jan Vannieuwenburg  
Directeur Internationale  
Ontwikkeling

### **Technische dienst**

ir. Denis Maly  
Directeur-ingenieur

### **Afdeling elektriciteit & C.P.B.W.:**

ir. Patrice Vindevogel  
Preventieadviseur

### **Afdeling mechanica:**

ing. Guido Van Zandweghe  
Adjunct van de Directeur

### **Afdeling bouwkunde:**

Bart Vandepoele  
Adjunct van de Directeur

### **Afdeling administratie**

#### **& informatica:**

Eddy Verstuyf  
Adjunct van de Directeur  
Philippe Warmoes  
Adjunct van de Directeur

### **Multidisciplinaire Cel**

ir. Paul Schroé  
Directeur-ingenieur

<sup>(1)</sup> secretariaat : Anne Glas

<sup>(2)</sup> secretariaat : Marie-Rose Van Vlaenderen

<sup>(3)</sup> tot 28 april 2005

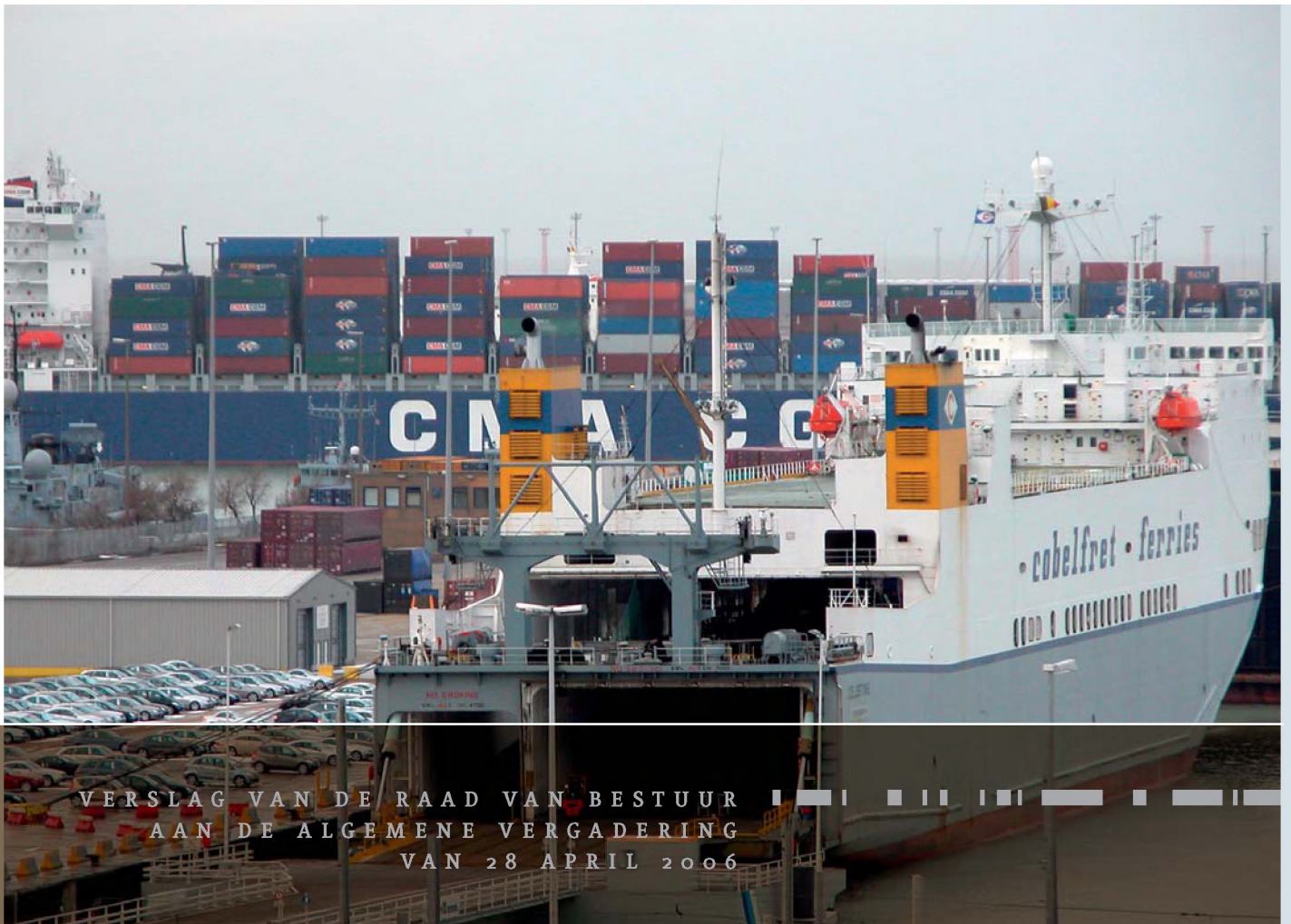
<sup>(4)</sup> vanaf 28 april 2005

<sup>(5)</sup> tot 31 oktober 2005

<sup>(6)</sup> vanaf 1 februari 2006

### **Maatschappelijke zetel**

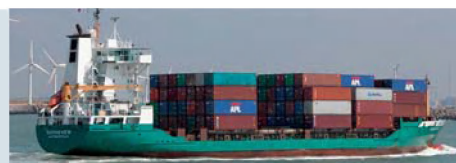
P. Vandammehuis  
Isabellalaan 1  
8380 Zeebrugge



VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR  
AAN DE ALGEMENE VERGADERING  
VAN 28 APRIL 2006

De Belgische economie groeide in 2005 slechts met 1,5 %. De tragere toename van de economische activiteit was vooral te wijten aan de zeer hoge olieprijs. Het lage ondernemers- en consumentenvertrouwen ondermijnden de economische groei. De conjunctuur verbeterde in de tweede jaarhelft. De investeringen waren de belangrijkste groeimotor. De netto-uitvoer groeide trager dan het importvolume. Het aantal banen steeg met 40.000 in de dienstensector. De inflatie versnelde in 2005 tot het hoogste peil in 14 jaar tot 2,8 %.

Het aantal containershortseadiensten groeit in de haven als antwoord op de toenemende diepseadiensten. Met deze feederscheepen worden kleinere havens in Europa bediend.



Sinds de recessie van 2001 is de wereldwijde economische groei geleidelijk aan weer versneld om in 2004 een hoogtepunt te bereiken van 5,1 %. Dat was het hoogste groeicijfer sinds de olieschok van 1973. En hoewel er in 2005 sprake was van een kleine vertraging, bleef de wereldwijde groei op een erg hoog peil : het cijfer van meer dan 4 % bleef boven het historische gemiddelde.

De belangrijkste motoren van de wereldwijde groei waren eens te meer de Verenigde Staten en China. De Amerikaanse groei bleef profiteren van de hoge gezinsconsumptie door een betere gang van zaken op de arbeidsmarkt. In de loop van 2005 werden er in de Verenigde Staten twee miljoen nieuwe arbeidsplaatsen gecreëerd. De sterke toename van de investeringen en de exportprestaties vormen de twee pijlers van de adembenemende economische ontwikkeling in China. De opkomst van een brede middenklasse stimuleert er bovendien sterk de binnenlandse vraag. Ook de Japanse economie boekte vooruitgang. Ze profiteerde in de eerste plaats van de sterke stijging van de wereldvraag. Tegelijk werd Japan iets minder afhankelijk van de internationale conjunctuur en de groei is er nu wat evenwichtiger. De economische activiteit steunt niet enkel meer alleen op de export, maar ook op de gezinsbestedingen en de productie-investeringen. De Aziatische groeilanden kenden een toevloed van buitenlandse investeringen.

Een verdere stijging van de prijs van de olie en andere grondstoffen vormde de grootste bedreiging voor de economische groei in 2005. De prijs voor een vat ruwe olie steeg van 40 dollar in het begin van 2005 geleidelijk aan tot een niveau van 70 dollar. De duurdere olie beperkt de koopkracht van de gezinnen en vermindert de bedrijfswinsten. Tegen alle verwachtingen in, is de groei van de wereldwijde economische activiteit vrij goed overeind gebleven door structurele veranderingen. Vooreerst liggen de energiebehoeften zowat de helft lager dan vroeger, omdat de dienstensector voor de wereldeconomie nu be-

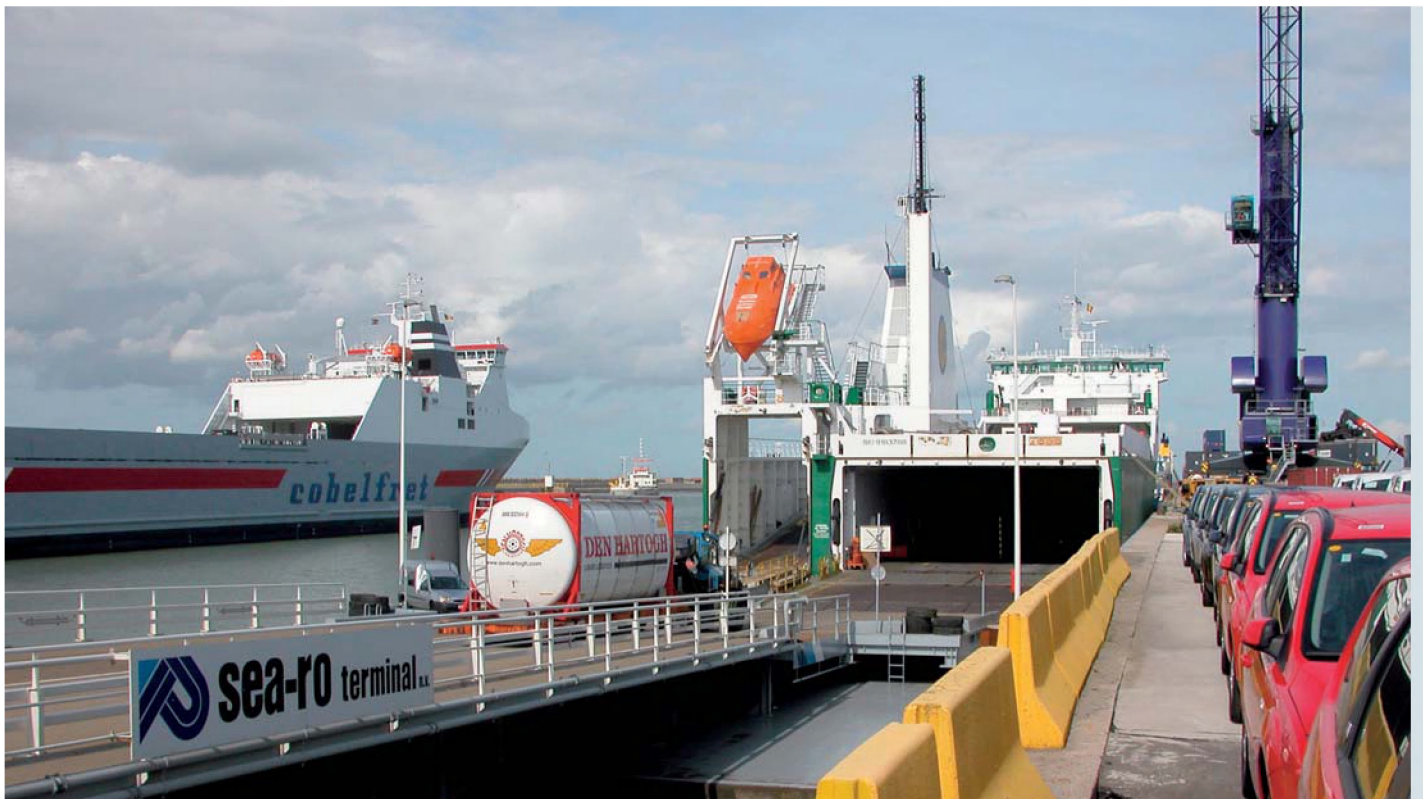
langrijker is dan de industriële sector. Tegelijk zorgden de globalisering en de opkomst van de landen met lage productiekosten ervoor dat de inflatie beheersbaar bleef.

De lijst met plaatsen waar in 2005 terreuraanslagen werden gepleegd is lang. Toch hadden die terreuraanslagen geen blijvende impact op het consumentengedrag of op de wereldeconomie. Natuurrampen zijn weliswaar niet uitzonderlijk, maar 2005 was op dat vlak toch een echt "annus horribilis", met de tsoenami in Zuid-Azië, de orkaan Katrina in de Verenigde Staten en de aardbeving in Pakistan als uitschieters.

In 2005 stond ook de toekomst van de vrijhandel weer ter discussie. Na de nochtans al lang aangekondigde liberalisering van de textielsector op 1 januari 2005 ontstonden immers enkele bitsige handelconflicten, zoals over de goedkope Chinese textielproducten.

In Europa staat tegenover een verzwakkende binnenlandse vraag wel een toenemende export, een neveneffect van de verzwakte euro. Het probleem van de eurozone blijft de zwakke binnenlandse vraag. Door het belang van de export als groeimotor blijven de Europese landen afhankelijk van de gang van zaken in de rest van de wereld. De groei in de Verenigde Staten zal dus ook in 2006 bepalend zijn voor de economische gang van zaken in Europa. De verwachte stabilisering van de energieprijzen zou toch meer ademruimte moeten doen ontstaan.





## TOELICHTING BIJ DE CIJFERS

Zoals de cijfers er voor liggen, heeft de haven goed gepresteerd in 2005. Maar het zijn voornamelijk de aanzienlijke investeringen in de energie-, roro-, container- en distributiesector die ons hoopgevend mogen stemmen voor de toekomst. Dit vormt de basis en de ondersteuning voor de verdere groei.

Onze haven biedt nieuwe capaciteiten om zowel het intra-Europese als het transcontinentale verkeer te bedienen. De Maritieme Logistieke Zone (MLZ) vormt het sluitstuk van de verticale integratie waarbij deze goederenstromen aldaar de noodzakelijke toegevoegde waarde verkrijgen.

Op het benedendek worden SECU's of StoraEnso Cargo Units gelost. Cobelfret Ferries verzekert een dagelijkse dienst tussen Göteborg en Zeebrugge voor de verscheping van papierladingen van StoraEnso. Op het bovendek van deze rorodienst wordt vracht geladen van Cobelfret Ferries.



## RORO

Op alle markten werd vooruitgang geboekt.

Het Verenigd Koninkrijk blijft de gangmaker met de Humber-regio als sterkste groeier.

Met de steun van de Europese transportpolitiek worden nieuwe bestemmingen toegevoegd aan het dienstenpakket, zoals Esbjerg in Denemarken en bestemmingen langs de Middellandse Zee.

We stellen echter vast dat het instellen van rijtaks in Duitsland nog niet tot een verdere toename van het maritieme verkeer op de Baltische Zee heeft geleid.

De nieuwe contracten met StoraEnso zorgen voor de aanvoer van nieuwe ladingen Fins papier.

Een aantal trends zetten zich door.

Het aandeel van de container zet zijn opmars verder en verdringt de trailer als vervoersmiddel.

De consequenties voor havenuitrusting en scheepstypes zijn niet gering.

Met aanzienlijke investeringen wordt de verticale specialisatie in de logistieke dienstverlening verder gezet.

De bedrijven actief in de logistiek worden aangezocht door de industrie om meer taken en verantwoordelijkheden op zich te nemen.

Dit resulteert in een sterke verankering van het verkeer met onze haven.

Met veel zorg wordt niet enkel toegevoegde waarde verstrekt, maar ook een verruimde dienstverlening.

Dit heeft uiteraard een gunstig gevolg voor de tewerkstelling in deze sector ; niet alleen in aantal maar ook in veelzijdigheid van het beroep.

De investeringen in en rond de Transportzone vertolken het optimisme van de ondernemingen en verzekeren de toekomst van de shortseatrafiëken in onze haven.

De deepsearoro kon met een toename van 11% haar aandeel aanzienlijk vergroten.

De resultaten op de Verenigde Staten en Australië alsook Zuid-Afrika als nieuwe bestemming vallen daarbij op.

Ofschoon geen verdere sterke toename kon genoteerd worden in de autosector, handhaaft de haven zich hierin toch als wereldleider.

## CONTAINERS

Voor de containersector was het een uitstekend jaar. De deepseatrafiëken namen toe met 20%.

Met het toevoegen van de lijndienst van Norasia heeft de haven nu bijna dagelijks een verbinding met het Verre Oosten en bevestigt zij zodoende haar marktpositie.

De terminals zijn volop hun capaciteit aan het uitbreiden en de schaalvergroting van de schepen zet zich door.

2005 was het jaar waarin de joint venture PSA en CMA CGM zijn terminal CHZ uitbreidde en kraanbestellingen doorvoerde.

2005 was ook het jaar waarin APM Terminals aan het Albert II-dok zuid investeerde in een nieuwe containerterminal. In het voorjaar van 2006 gaat deze laatste van start met niet minder dan vijf containerkranen.

Het is ook niet toevallig dat we eind 2005 een schip van de rederij CMA CGM mochten ontvangen met een recordcapaciteit van 8.500 teu.

Naast dit deepseagebeuren zijn de transshipment en het intra-Europese verkeer gegroeid met niet minder dan 30%. Ook hier vormt het Verenigd Koninkrijk naast andere bestemmingen een belangrijke doelmarkt. De Ierse markt groeide met 25%.



## CONVENTIONELE LADING

Voornamelijk de aanvoer van goederen dienstig in de voedingssector kon zeer mooie cijfers neerzetten en dit zowel voor fruit als voor groenten. Maar ook de woudproducten kenden een toename.

Het stukgoed vertegenwoordigt 1 miljoen ton lading in de haven. Voor de tewerkstelling is dit een belangrijke activiteit.

## VLOEIBARE BULK

Deze activiteit wordt gedomineerd door petroleumproducten en het aardgas.

De vraag naar petroleumproducten nam sterk toe. Het gas heeft een sterk potentieel, maar kon in 2005 nog geen groeicijfers neerzetten.

## VASTE BULK

De bouwsector is de voornaamste afnemer van deze aanvoer. De behoefte steeg en de bedrijven actief in deze sector, hebben allemaal een toename kunnen registeren.

## PASSAGIERS

Onze haven blijft de belangrijkste cruisehaven. Het aantal aanlopen nam met een derde toe. Op vijf jaar tijd werd het aantal passagiers verdrievoudigd.

De stad Brugge bezoeken als dagjestoerist heeft een grote aantrekkingskracht.

Maar ook de diensten van P&O naar Hull en Superfast naar Rosyth kenden een groeiend succes.

## LOGISTIEK

Via PortConnect is het Havenbestuur een actieve speler in de hinterlandverbindingen.

Heel wat inspanningen werden geleverd om een meer evenwichtige verdeling en benutting te bekomen van de transportmodi baan, spoor en binnenvaart.

Voornamelijk in het verbinden van de Vlaamse binnenvaartplatformen met onze haven werd vooruitgang geboekt. In de afgelopen vier jaar werd een toename van 60% gerealiseerd.

Maar ook rond het project van de estuaire binnenvaart werd een consensus bereikt en tegen eind 2006 mogen wij de inzet van deze vaartuigen verwachten.

Met het spoor wordt ook de Rijn bediend. Een echte doorbraak is bovendien dat zowel deepsea- als shortsea-ladingen samen op de treinen vervoerd worden.

CMA CGM breidt haar dienstverlening uit met een feeder-netwerk. In transhipment wordt zodoende de Engelse markt met onze haven verbonden. Ook APL, X-Press Container Line en Eurofeeders bieden gelijkaardige nieuwe diensten.





Vanop de terminal Container Handling Zeebrugge CHZ, vertrekt dagelijks een deepseedienst naar Azië. Zeebrugge is een van de Europese aanloophavens voor de Norasia-dienst.





Het spoor ontsluit de haven al in hoge mate.

## I DISTRIBUTIE

Zoals gesteld zijn heel wat investeringen aangevat die op korte termijn de distributie-activiteit verder zullen ondersteunen. In en rond de Transportzone is de opslag en verdeelfunctie uitgebreid teneinde nieuwe goederenstromen te bedienen. De overslag van het spoor, de opslag, de toegevoegde waarde en vervolgens het transport met roro-ferry's vormen daarbij het basispatroon. Naast andere voorname bedrijven investeert 2XL in een dergelijk platform. In het voorjaar van 2006 moet dit van start gaan.

Maar ook in de achterhaven krijgt de Maritieme Logistieke Zone (MLZ) gestalte.

Met deze zone van 120 ha willen we nieuw maritiem verkeer aantrekken in onze haven. Bedrijven kunnen zich hier vestigen voor hun Europese marktbediening.

Een aantal contacten zijn gelegd en ook hier verwacht de haven heel wat toegevoegde waarde te kunnen genereren met de havenladingen en een veelzijdige tewerkstelling aan de regio te kunnen bieden.

## I VERWACHTINGEN

De verwachtingen zijn hoog gespannen en dit voor alle sectoren.

In de energiesector wordt met de bouw van een vierde opslagtank op de terminal van Fluxys de capaciteit aanzienlijk opgevoerd. De marktvraag naar gas neemt toe en de haven mag dan ook verwachten dat op korte termijn het aantal schepen en de overslag zullen toenemen.

In de rorosector worden autogarages gebouwd op het Minervaplein. De Bastenakenkade werd uitgerust als autoterminal en PDI-centrum.

In 2006 worden de werken aangevat om aan de oostzijde van het Verbindingsdok de kaailengte met 600 m te verlengen.

Ook de terminal in het Wielingendok werd uitgebreid ten behoeve van StoraEnso.

De Transportzone, die een essentiële ondersteuning biedt aan de shortseatrafieken, kende heel wat uitbreidingen o.m. bij ECS, Middlegate en 2XL. Deze expansies zullen op korte termijn nieuw verkeer opleveren.

De containersector ziet de uitbreiding bij CHZ en de opstart van de Zeebrugge APM Terminal.

In het Albert II-dok zal tegen het jaareinde de retourkaai opgeleverd kunnen worden en wordt de kaaiverlenging aan de noordzijde aanbesteed.

Voor 2006 zijn vijf nieuwe containerlijndiensten aangemeld.

Wat de distributiesector betreft, zijn de laatste uitbreidingen van Bridgestone in de eindfase. Maar ook in de Maritieme Logistieke Zone kan de opstart van enkele dossiers in het vooruitzicht gesteld worden.

In de hinterlandlogistiek moet de estuaire binnenvaart een meer evenwichtige verdeling brengen tussen de transportmodi. Maar ook voor de baanverbinding is er een consensus rond het wegwerken van een aantal kruispunten en alsook rond het verbeteren van de oost-westverbindingen. Tenslotte worden voor het spoor de capaciteiten opgevoerd.

Dit zijn veel initiatieven waardoor het areaal van de haven verder wordt verbeterd en verruimd.

Dit is noodzakelijk want voor 2006 en de daarop volgende jaren moet de verkeerstoename begeleid en gestuurd worden.

De Raad van Bestuur van het Havenbestuur Zeebrugge brengt een bezoek aan de APMT containerterminal, die midden 2006 operationeel wordt.





BELANGRIJKE GEBEURTENISSEN

Het Toyota Vehicle Logistics Centre wordt verder uitgebreid teneinde de Europese marktpositie te kunnen verstevigen.



In januari startte de Duitse rederij Horn Linie een wekelijkse fruitdienst van Kameroen naar Zeebrugge. De "Cameroon Express" verscheept in hoofdzaak bananen van Douala naar de terminal van Belgian New Fruit Wharf (BNFW) in de Zeebrugse achterhaven. Het jaarlijkse volume bedraagt ongeveer 60.000 ton. De dienst verscheept ook teruglading zoals nieuwe wagens en tweedehandswagens voor de West-Afrikaanse markt.

**Cobelfret Ferries** lanceerde een nieuwe wekelijkse roro-dienst tussen Zeebrugge en het Deense **Esbjerg**. De dienst laadt trailers, containers, nieuwe wagens en projectlading. Met deze roro-dienst wenst Cobelfret Ferries een snelle verbinding aan te bieden en een antwoord te formuleren op de groeiende Europese wegcongestie.

De Japanse rederij **Toyofuji Shipping** startte in januari 2005 een rorodienst tussen Zeebrugge en de haven van Malmö in Zweden. Op woensdag wordt Zeebrugge aangekomen en op donderdag Grimsby in Engeland. Op vrijdag keert de m/s "Sea Cruiser 1" terug naar onze haven om vervolgens koers te zetten naar Malmö. De autocarrier verscheept in hoofdzaak Toyota-wagens.

Op de dedicated terminal van **Toyota** werd in de maand maart de één miljoenste wagen behandeld sinds de opstart in januari 2001. Het behandelde volume kent een exponentiële groei met 97.000 eenheden in het beginjaar en 423.000 wagens in 2004. Toyota blijft de komende jaren investeren in Zeebrugge om de groei van het automeerk in Europa te kunnen bestendigen. Zo wordt in 2006 gestart met de bouw van een kaaimuur.

De wagens van Toyota en Lexus komen in de Zeebrugse haven aan uit de productievestigingen in Japan, het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Turkije, Portugal en Zuid-Afrika. Het Toyota Vehicle Logistics Centre is een exportcentrum naar heel wat landen wereldwijd.

Op 21 april bracht de **Amerikaanse Ambassadeur**, Tom Korologos, geflankeerd door een delegatie van de Belgische douane, een werkbezoek aan de haven van Zeebrugge. Hij kwam in onze haven de veiligheidsmaatregelen onderzoeken die worden genomen in de strijd tegen het terrorisme. Zo kwam hij een kijkje nemen op de containerterminal van CHZ Container Handling Zeebrugge. De haven van Zeebrugge heeft immers een CSI/Container Security Initiative-certificaat op zak, wat betekent dat in Amerikaanse havens de Zeebrugse containerladingen voorrang hebben op andere - niet gecertificeerde - ladingen, wegens gescreend op verdachte lading in de haven van herkomst.

Sinds mei 2005 biedt de haven van Zeebrugge een nieuwe wekelijkse containerdienst naar het Midden en het Verre Oosten. De Asia/Middle East/Europe **AME-dienst van Norasia** meert op vrijdag aan in Zeebrugge en vertrekt op zaterdag. Voor deze dienst worden schepen tot 4.500 TEU ingezet. De Europese aanloophavens zijn achtereenvolgens Le Havre, Hamburg, Rotterdam, Zeebrugge en Felixstowe. De dienst houdt geen halt in het Middellandse Zeegebied, zodat een snelle dienst kan aangeboden worden tussen Azië en Europa. De westboundroute vertrekt vanuit Xingang en komt na 32 dagen aan in Zeebrugge. De eastbounddienst houdt een stop in het Midden Oosten in de havens van Jeddah en Jebel Ali.

De haven van Zeebrugge kent een grote doorbraak als containerhaven en biedt nu op iedere weekdag een Azië-dienst aan. Andere operatoren voor de Azië-routes zijn de Franse rederij CMA CGM en de Taiwanese operator Evergreen.





In mei ging de rederij **APL** van start met een wekelijkse **containerfeederdienst** in Noord-Europa, waarbij de haven van Zeebrugge fungeert als belangrijkste overslaghaven. APL is al co-loader in Zeebrugge voor de Azië-diensten van CMA CGM, meer bepaald voor de North China Express en de Sunda Express.

Voor deze Noord-Europa/Ierland-dienst (NIS) wordt de m/s "Achiever" ingezet, waarbij Zeebrugge op donderdag wordt aangelopen. De andere aanloophavens zijn Cork, Dublin en Rotterdam.

Ook **X-Press Container Line** van het Singaporese Sea Consortium baat sinds mei van dit jaar twee feeder-diensten uit in Zeebrugge: een wekelijkse dienst tussen Zuid- en Noord-Europa (Bilbao, Göteborg) en een wekelijkse naar Ierland (Cork, Dublin).

Nieuwkomer **Kursiu Linija**, een Litouwse operator, verzekert dan weer een containerfeederdienst tussen Zeebrugge en de Baltische regio. Onder meer de havens van Klaipeda (Litouwen) en Gdansk (Polen) staan hier op het vaarschema.

**CMA CGM** voegde dit jaar in Zeebrugge de "Arc Atlantique"-dienst toe, die wekelijks Pays-de-la-Loire aanloopt.

Deze nieuwe feederdiensten dragen bij tot de groeiende containerhubfunctie van de Zeebrugse haven, waarbij deepseacontainers vanuit onze haven naar hun eindbestemming in Europa worden verscheept aan boord van kleinere schepen, of omgekeerd worden aangevoerd in Zeebrugge voor overslag op een intercontinentale containerdienst.

Het luxecruiseschip m/s 'Jewel of the Seas' legde op 14 mei aan in Zeebrugge en opende hiermee het cruisesizoen van 2005. Voor de zomermaanden werd het schip geherpositioneerd van het Caraïbisch gebied naar Noord-Europa. Dit jaar meerden in totaal 52 cruiseschepen aan in Zeebrugge.



De Cameroon Express in het Noordelijk Insteekdok

In juni ronden **CMA CGM** en PSA de onderhandelingen af voor de overname van 35 % van de aandelen door CMA CGM in de Ocean Container Terminal Hessenatie Zeebrugge (OCHZ). De nieuwe vennootschap heet voortaan CHZ, **Container Handling Zeebrugge**. De resterende aandelen zijn in handen van PSA. Dit betekent een verankering van de Franse rederij in de Zeebrugse haven. CMA CGM en PSA zullen de terminal samen uitbouwen. Zo wordt binnenkort de terminaloppervlakte vergroot en worden twee nieuwe containerkranen toegevoegd.

PSA zal vanaf 2007 ook een gloednieuwe container-terminal uitbaten aan de noordzijde van het Albert II-dok.

Het cruistoerisme herwint het vertrouwen  
na de gebeurtenissen van 11 september.  
In 2005 legden 52 cruiseschepen aan.



De vzw "Maritieme Archeologie" ontdekte ruim 10 jaar geleden voor de haven van Zeebrugge een **scheepskanon** dat deel uitmaakte van een vrachtschip dat vanuit onze contreien richting Portugal of Spanje voer. Het kanon is één van de oudste maritieme vondsten in de wereld. Het waardevolle kanon werd perfect geconserveerd en kreeg een definitieve plaats in de hal van het Pierre Vandammehuis.

Ten behoeve van de Zuid-Finse papiertrafiek van **StoraEnso** werd het bestaande magazijnencomplex van Sea-Ro Terminal aan het Wielingendok, uitgebreid met 13 ha. Er werden drie loodsen van elk 12.000 m<sup>2</sup> toegevoegd. De nieuwe magazijnen werden per 1 juli in gebruik genomen. Dit betekent dat dagelijks ongeveer 150 vrachtwagens papierlading kunnen ophalen in Zeebrugge. Voorheen was dit beperkt tot 60 vrachtwagens.





UECC bouwt Zeebrugge uit als intra-Europese draaischijf voor rollend materieel.

Na een reis van 26 dagen kwam het fruitschip de m/s Knud Lauritzen op 26 juni aan vanuit Nieuw-Zeeland. Dit koelschip, één van de grootste reefschepen ter wereld, verscheepte vanuit de haven van Tauranga een **recordlading kiwi's** naar Europa. Aan boord van de Knud Lauritzen waren 9.000 palletten of 90 miljoen Zespri-kiwi's geladen. De kiwi's werden behandeld op de gespecialiseerde fruitterminal van Belgian New Fruit Wharf (BNFW) voor Europese distributie. Zeebrugge ontvangt ongeveer 12 koelschepen per jaar. Dit is goed voor 70 % van het totale Zespri-kiwifruit dat in Europa wordt verkocht.

**Fluxys** begon in 2005 met de bouw van een **vierde opslagtank** voor vloeibaar aardgas (LNG). Hiermee beoogt Fluxys een verdubbeling van de capaciteit van 3,5 miljoen ton naar 7 miljoen ton per jaar. De opslagtank wordt in gebruik genomen vanaf 2008. Tevens werd een compressie-station operationeel in de Transportzone voor een vlottere bediening van de Britse gasmarkt. Deze markt is immers goed voor 100 miljoen m<sup>3</sup> op jaarbasis.

In het kader van de Europese distributie, krijgt het Zee-

brugse distributiecentrum van de Japanse bandenproducent **Bridgestone** een steeds grotere rol toebedeeld. Het platform in Zeebrugge is verantwoordelijk voor de bevoorrading van de Belgische, Nederlandse, Duitse, Britse, Noord-Franse, Ierse en Scandinavische markten. De banden gaan vanuit onze haven naar kleinere opslagplaatsen in deze landen en worden vervolgens binnen de 24 uur geleverd aan winkels en garages. Elke dag worden er 15 à 30 containers gelost in de Zeebrugse centrale opslagplaats. De lading is afkomstig uit Japan, Thailand en Turkije. In het licht van deze groeiende rol startte Bridgestone dit jaar de bouw van een derde opslagruimte van 31.500 m<sup>2</sup>. De uitbreiding zal voltooid zijn in het voorjaar 2006. Het bestaande logistieke centrum omvatte al 56.000 m<sup>2</sup>.

Op 1 november 2005 opende autorederij United European Car Carriers **UECC** een **eigen kantoor** in Zeebrugge onder de naam UECC Belgium. Het kantoor bevindt zich in de vernieuwde gebouwen van de voormalige vismijn en stelt 15 mensen te werk. De rederij, die al twintig jaar klant is in Zeebrugge, is gespecialiseerd in het intra-Europees transport van rollend materieel (landbouw- en werfmachines) en nieuwe wagens. Het groeiend belang van Zeebrugge als draaischijf voor rollend materieel, bracht UECC ertoe om hier een eigen vestiging te openen. UECC speelt in op de groeiende deepseatrafiëken in Zeebrugge. De rederij is bij ons goed voor 700 aanlopen op jaarbasis.

In november besloot de Griekse rederij Superfast Ferries één van zijn twee schepen op de route Zeebrugge-Rosyth (Schotland) over te hevelen naar de routes op de Baltische Zee. Zo biedt Superfast nu afvaarten vanuit onze haven op maandag, woensdag en vrijdag.

In december reden de eerste nieuwe wagens op de gloednieuwe **deepseaterminal** van PSA/HNN aan de **Bastenakenkaai** in de Zeebrugse achterhaven.

De terminal heeft een initiële oppervlakte van 27 ha of een



capaciteit van 13.500 auto's en beschikt over 600 meter diepwaterkaai. Tevens werd een PDI (predelivery inspection)-center opgetrokken voor optiemontage, technische inspectie en verfspuiten.

Op het Minervaplein ving **Sea-Ro Terminal** aan met de bouw van een garage van vijf hoog ten behoeve van klant Mercedes. De capaciteit van de garage bedraagt 5.000 wagens.

De Vlaamse Regering besliste in 2005 om de **toegangsgeul**, die leidt tot aan de strekdammen van de haven, te verdiepen en te verbreden. De verdieping en de verbreding van de 'Pas van het Zand' is van groot belang om onze positie van wereldhaven te kunnen behouden. De werken worden uitgevoerd in 2006, 2007 en 2008.

Op 30 december verwelkomde de haven van Zeebrugge de m/v "**CMA CGM Otello**", een containerschip met een laadcapaciteit van maar liefst 8.500 TEU. Het schip kwam in onze haven om en bij de 1.500 containers laden en lossen aan de terminal van Container Handling Zeebrugge (CHZ), waarin CMA CGM sinds 2005 een aandeel heeft van 35 procent. Het reuzenschip heeft een lengte van 334 m en een breedte van 42,8 m. De diepgang bedraagt 14,5 meter. De Otello maakt deel uit van een serie van acht identieke schepen die in 2006 worden ingezet voor de French Asia Line (Fal-dienst) van de Franse rederij CMA CGM, een dienst die Noord-Europa wekelijks met Azië verbindt. Deze nieuwe vloot vervangt de bestaande schepen van 6.750 TEU, die op hun beurt worden ingezet voor de North China Express (NCX-dienst).

Dit jaar vierde transportbedrijf **Middlegate Europe** zijn vijftienjarig bestaan. Ter gelegenheid van deze verjaardag werd een bijkomend magazijn van 4.000 m<sup>2</sup> in gebruik genomen. De totale opslagruimte bedraagt nu 20.000 m<sup>2</sup>. Ook **ECS European containers** bestond dit jaar 10 jaar.

De tonnenmaat van de intercontinentale containerschepen neemt toe. Het aantal Europese aanloophavens neemt bijgevolg af.



## PROMOTIE - INITIATIEVEN

Op 9 en 10 maart had het 'Shortsea Shipping Congress' plaats in het Spaanse Bilbao.

Van 14 tot 17 maart nam het Zeebrugse Havenbestuur deel aan de 'Seatrade Cruise Shipping Convention' in Miami. De haven van Zeebrugge is een geëerde stopplaats voor cruisepassagiers die onze Belgische cultuursteden wensen te bezoeken.

Het Havenbestuur reisde mee met de Prinselijke handelsmissie naar India van 12 tot en met 19 maart. Men promootte aan de lokale bedrijven de Maritieme Logistieke Zone in de Zeebrugse achterhaven, waar nieuwe distributieplatformen zullen ingericht worden.

Op 13 en 14 april organiseerden MBZ en de Zeebrugse belangenvereniging APZI havenpromotiedagen in Keulen en Duisburg.

Van 31 mei tot 4 juni vond de beurs 'Transport & Logistik' plaats in München.

Van 1 tot 3 juni namen we deel aan 'Intermodal Sao Paulo' in Brazilië.

Op 9 juni hielden het Havenbestuur, APZI en Voka een havenpromotiedag in de Zweedse haven Göteborg.

Op 15 september werden de mogelijkheden van de Zeebrugse haven als Europees en intercontinentaal distributieplatform toegelicht aan de bedrijfswereld in en rond Roeselare.

Van 5 tot 8 oktober trok een Zeebrugse delegatie naar het Indische Mumbai.

Op 23 november werd onze haven gepromoot in Metz.

Het Havenbestuur vergezelde een delegatie van de Vlaamse Regering onder leiding van Minister-president Yves Leterme en Viceminister-president en Minister van Economie Fientje Moerman in Singapore van 11 tot 17 november.

Van 19 tot 26 november was het Zeebrugse Havenbestuur vertegenwoordigd op een Prinselijke handelsmissie in Brazilië.

## DIPLOMATIEKE EN COMMERCIËLE BEZOEKEN

In de loop van 2005 ontving het Zeebrugse Havenbestuur delegaties van onder meer de havens van Kristiansand en Drammen in Noorwegen, Gijon en Santander in Spanje, Abidjan in Ivoorkust, Xiamen en de provincie Zehjang in China, Drogheda in Ierland, Göteborg in Zweden, Marseille in Frankrijk, en San Diego in de Verenigde Staten.

Verder waren de Ambassadeurs van Zwitserland, Oezbekistan, Slovenië, de Verenigde Staten, Indië, Australië en Spanje te gast in Zeebrugge.



De Amerikaanse Ambassadeur, Tom Korologos (links), bezocht samen met Joachim Coens, Voorzitter - Gedelegeerd bestuurder Havenbestuur Zeebrugge (rechts), de containerterminal CHZ. Zeebrugge verkreeg van de Verenigde Staten het certificaat van 'veilige haven'.



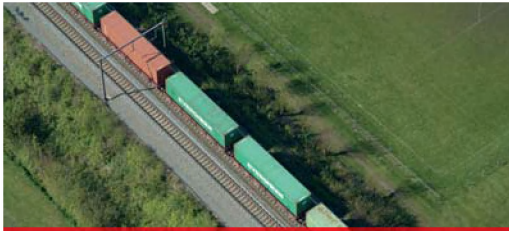




## Zeescheepvaart

### 1. ALGEMEEN OVERZICHT

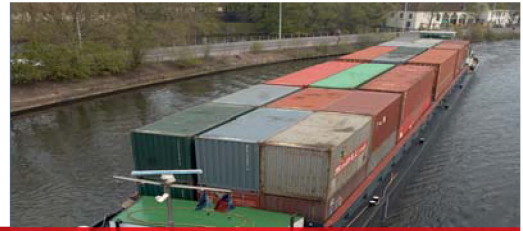
	2005	2004	verschil	%
<b>aantal schepen</b>	8.555	7.847	+708	9,0%
<b>tonnenmaat (bt)</b>	83.654.925	74.635.779	+9.019.146	12,1%
<b>goederenverkeer (in ton)</b>				
→				
invoer	17.145.457	16.162.977	+982.480	6,1%
uitvoer	17.445.157	15.631.447	+1.813.710	11,6%
totaal	<b>34.590.614</b>	<b>31.794.424</b>	<b>+2.796.190</b>	<b>8,8%</b>
<b>passagiers</b>				
→				
ontscheept	351.749	324.684	+27.065	8,3%
ingescheept	350.737	325.160	+25.577	7,9%
totaal	<b>702.486</b>	<b>649.844</b>	<b>+52.642</b>	<b>8,1%</b>
<b>voertuigen (eenheden)</b>				
→				
1. toeristisch verkeer				
invoer	52.264	51.125	+1.139	2,2%
uitvoer	54.720	52.068	+2.652	5,1%
totaal	<b>106.984</b>	<b>103.193</b>	<b>+3.791</b>	<b>3,7%</b>
2. commercieel verkeer				
2.1. vrachtwagens				
invoer	441.069	421.806	+19.263	4,6%
uitvoer	499.919	472.891	+27.028	5,7%
totaal	<b>940.988</b>	<b>894.697</b>	<b>+46.291</b>	<b>5,2%</b>
2.2. nieuwe wagens				
invoer	774.913	770.151	+4.762	0,6%
uitvoer	959.801	940.338	+19.463	2,1%
totaal	<b>1.734.714</b>	<b>1.710.489</b>	<b>+24.225</b>	<b>1,4%</b>
<b>containers</b>				
→				
eenheden				
invoer	396.848	335.420	+61.428	18,3%
uitvoer	454.310	385.020	+69.290	18,0%
totaal	<b>851.158</b>	<b>720.440</b>	<b>+130.718</b>	<b>18,1%</b>
teu (20-voet-containers)				
invoer	658.987	557.943	+101.044	18,1%
uitvoer	748.946	638.812	+110.134	17,2%
totaal	<b>1.407.933</b>	<b>1.196.755</b>	<b>+211.178</b>	<b>17,6%</b>



## Zeescheepvaart

### 2. SAMENSTELLING VAN HET GOEDERENVERKEER (in ton)

	invoer		uitvoer		totaal		%	verschil
	2005	2004	2005	2004	2005	2004		
<b>stukgoederen</b>	<b>11.930.687</b>	<b>11.097.907</b>	<b>16.461.630</b>	<b>14.813.955</b>	<b>28.392.317</b>	<b>25.911.862</b>	<b>9,6%</b>	<b>2.480.455</b>
→								
roll-on/roll-off containers	4.827.542	4.517.436	6.949.078	6.580.055	11.776.620	11.097.491	6,1%	679.129
intra-Europees	6.382.890	5.936.964	9.221.375	8.075.205	15.604.265	14.012.169	11,4%	1.592.096
intercontinentaal	4.719.912	4.664.929	6.254.202	5.632.384	10.974.114	10.297.313	6,6%	676.801
andere	1.662.978	1.272.035	2.967.173	2.442.821	4.630.151	3.714.856	24,6%	915.295
	720.255	643.507	291.177	158.695	1.011.432	802.202	26,1%	209.230
<b>vloeibare producten</b>	<b>3.521.662</b>	<b>3.501.268</b>	<b>957.980</b>	<b>785.182</b>	<b>4.479.642</b>	<b>4.286.450</b>	<b>4,5%</b>	<b>193.192</b>
→								
aardgas	1.979.319	2.197.935	0	53.501	1.979.319	2.251.436	-12,1%	-272.117
geraffineerde olieproducten	1.344.581	1.116.713	937.693	716.160	2.282.274	1.832.873	24,5%	449.401
andere	197.762	186.620	20.287	15.521	218.049	202.141	7,9%	15.908
<b>stortgoederen</b>	<b>1.693.108</b>	<b>1.563.802</b>	<b>25.547</b>	<b>32.310</b>	<b>1.718.655</b>	<b>1.596.112</b>	<b>7,7%</b>	<b>122.543</b>
→								
kolen en cokes	32.017	30.981	0	0	32.017	30.981	3,3%	1.036
bouwmaterialen	1.588.768	1.454.070	1.566	5.351	1.590.334	1.459.421	9,0%	130.913
andere	72.323	78.751	23.981	26.959	96.304	105.710	-8,9%	-9.406
<b>algemeen totaal</b>	<b>17.145.457</b>	<b>16.162.977</b>	<b>17.445.157</b>	<b>15.631.447</b>	<b>34.590.614</b>	<b>31.794.424</b>	<b>8,8%</b>	<b>2.796.190</b>



## Zeescheepvaart

### 3. MODAL SPLIT VAN HET MARITIEM VERKEER (in ton)

	transhipment	zee-Rijn	binnenvaart	spoor	weg	pijpleiding	totaal
	feeder	barge					
roro	60	26	0	256	11.435	0	11.777
containers	2.207	0	194	4.904	8.299	0	15.604
stukgoed	2	0	176	2	831	0	1.011
vloeibare bulk	956	946	8	0	591	1.979	4.480
droge bulk	0	0	121	22	1.576	0	1.719
<b>totaal</b>	<b>3.225</b>	<b>972</b>	<b>499</b>	<b>5.184</b>	<b>22.732</b>	<b>1.979</b>	<b>34.591</b>
% totaal	9 %	3 %	1 %	15 %	66 %	6 %	
% hinterlandverkeer	-	3 %	2 %	17 %	72 %	6 %	
roro	1%	0%	0%	2%	97%	0%	100%
containers	14%	0%	1%	31%	53%	0%	100%
stukgoed	0%	0%	17%	0%	82%	0%	100%
vloeibare bulk	21%	21%	0%	0%	13%	44%	100%
droge bulk	0%	0%	7%	1%	92%	0%	100%
<b>totaal</b>	<b>9%</b>	<b>3%</b>	<b>1%</b>	<b>15%</b>	<b>66%</b>	<b>6%</b>	<b>100%</b>

raming, excl. stockvorming

### 4. HERKOMST EN BESTEMMING PER WERELDDEEL (in ton)

	in		uit		totaal	
		%		%		%
	<b>17.145.457</b>		<b>17.445.157</b>		<b>34.590.614</b>	
Afrika	1.983.246	12%	348.154	2%	2.331.400	7%
Amerika	584.172	3%	605.329	3%	1.189.501	3%
Azië	1.830.706	11%	2.663.231	15%	4.493.937	13%
Europa	10.828.371	63%	12.762.632	73%	23.591.003	68%
Oceanië	307.922	2%	147.678	1%	455.600	1%
Zee	1.611.040	9%	918.133	5%	2.529.173	7%

## Binnenscheepvaart

	2005		2004		verschil		%
	aantal schepen		aantal schepen		verschil		
	invoer	uitvoer	invoer	uitvoer	verschil	%	
aantal schepen	1.395		1.152		+243		
goederenverkeer (in ton)							
	2005	2004	2005	2004	2005	2004	
<b>totaal</b>	350.202	308.035	396.998	285.005	747.200	593.040	154.160 26,0%

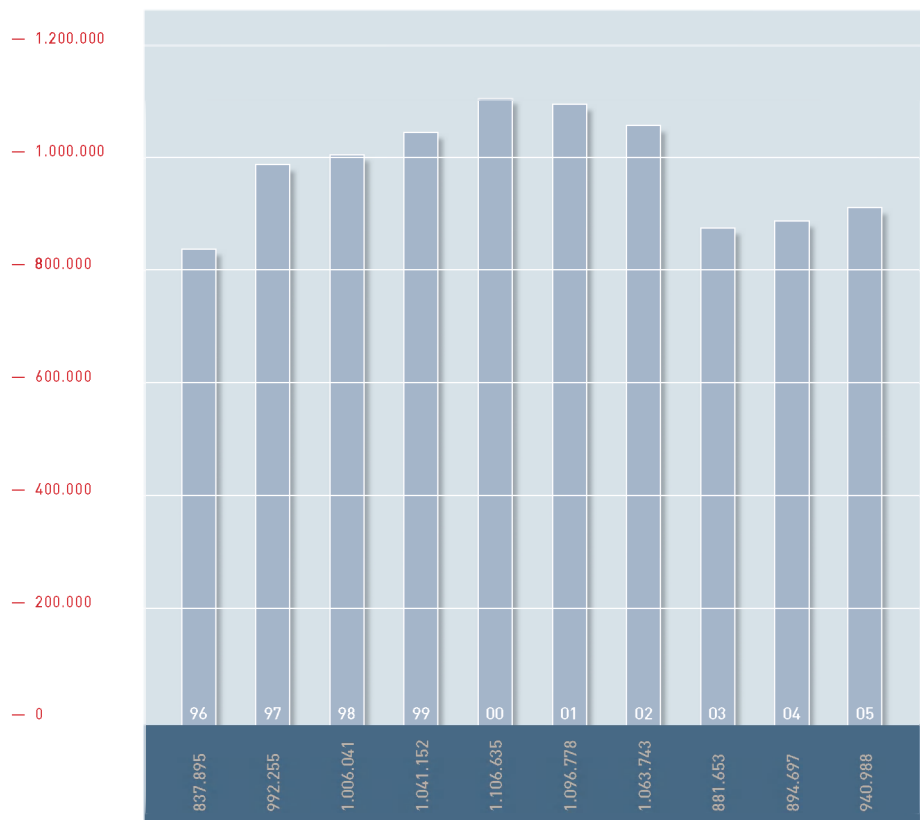




## Goederenverkeer per sector

oro	34%	11.776.620
containers	45%	15.604.265
vloeibare bulk	13%	4.479.642
droge bulk	5%	1.718.655
andere	3%	1.011.432
<b>totaal</b>		<b>34.590.614</b>

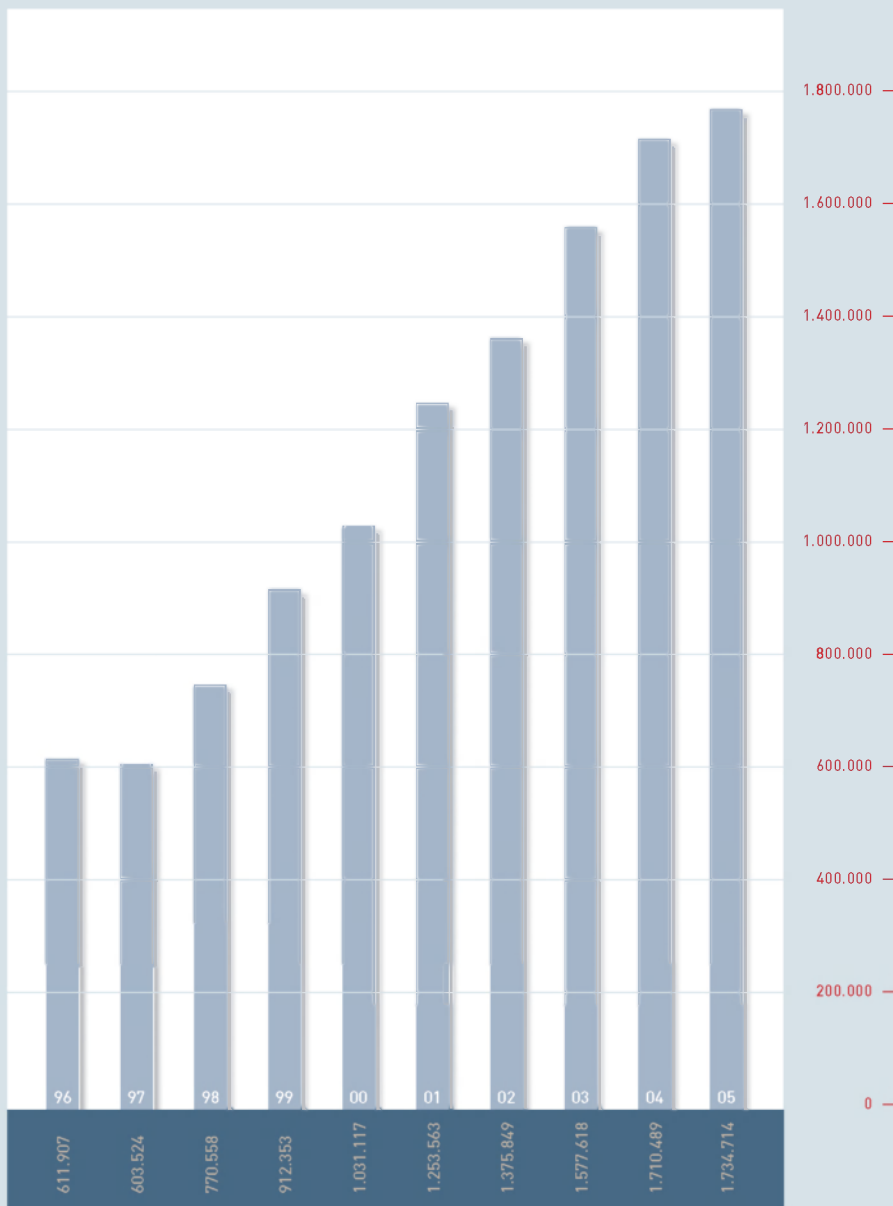
## Vrachtwagens (eenheden)







Nieuwe wagens





De m/s Rasill, een kruiplijncoaster van PortConnect

## Containerverkeer (eenheden)



## FINANCIËEL OVERZICHT

Tijdens het boekjaar werd voor een totaal van € 9.529.887 investeringen in materieel vaste activa uitgevoerd. Het betreft vnl. het afwerken van kaaien en terminal-uitrusting.

Het balanstotaal blijft op quasi hetzelfde niveau. In de activa zijn er, na afschrijvingen, bijna geen verschuivingen. In de passiva wordt het eigen vermogen versterkt en verminderen de schulden.

Het bedrijfsresultaat neemt toe als gevolg van de inkomsten die worden gegenereerd uit de toename van de trafieken. Aan kostenzijde werden aanzienlijk minder voorzieningen genomen, doch lagen de onderhoudskosten en afschrijvingen hoger. Het financieel resultaat wordt beïnvloed door de lagere intrestlasten als gevolg van de afbouw van financiële schulden.

Vorig jaar werden aanzienlijke uitzonderlijke opbrengsten gerealiseerd. Dit jaar zijn er nauwelijks uitzonderlijke kosten noch opbrengsten.

Als gevolg van bovenstaande neemt de bedrijfscashflow iets toe en daalt de netto cashflow.

Voorgesteld wordt het resultaat van het boekjaar als volgt aan te wenden:

€ 545.125,37	naar de wettelijke reserve
€ 10.357.382,11	naar de diverse reserves
€ 10.902.507,48	

Wij verzoeken de voorgelegde rekeningen goed te keuren en kwijting te verlenen aan de bestuurders en de commissaris in functie van de uitoefening van hun mandaat.

De vennootschap heeft geen activiteiten ontwikkeld op het gebied van onderzoek en ontwikkeling. Sinds de afsluiting

van het boekjaar hebben er zich geen belangrijke gebeurtenissen voorgedaan die een invloed kunnen hebben op de jaarrekening, evenmin als er omstandigheden, risico's noch onzekerheden zijn gedurende het boekjaar 2005 die het getrouw beeld van de jaarrekening kunnen beïnvloeden en die een belangrijke invloed zouden kunnen hebben op de toekomstige ontwikkeling van de vennootschap.

Op de risico's m.b.t. prijzen, kredieten, liquiditeit en kasstromen worden de nodige controles uitgevoerd. De vennootschap is niet betrokken in hedgingactiviteiten.

De erelonen voor de commissaris in het kader van het nazicht van de enkelvoudige en geconsolideerde jaarrekening zijn conform de beslissing van de Algemene Vergadering.

Aan de commissaris werd een bijkomende vergoeding toegekend voor aanvullende prestaties in het kader van certificering van uitgaande facturatie. Rechtspersonen met wie de commissaris beroepshalve in samenwerkingsverband staat ontvingen een ereloon in het kader van een fiscaal advies. Samen betreft het een bedrag van € 4.000.

In EUR	2005	2004
Materiële vaste activa	196.934.180	196.837.459
Financiële vaste activa	2.237.164	2.237.232
Vlottende activa	26.935.093	27.993.626
<b>Totaal activa</b>	<b>226.106.437</b>	<b>227.068.317</b>
Eigen vermogen	193.368.005	184.318.769
Voorzieningen	2.904.272	3.026.345
Financiële schulden	15.246.218	27.000.871
Andere schulden	14.587.942	12.722.333
<b>Totaal passiva</b>	<b>226.106.437</b>	<b>227.068.317</b>
Bedrijfsresultaat	7.240.165	4.080.197
Financieel resultaat	3.646.908	3.219.029
Uitzonderlijk resultaat	27.482	4.499.023
Belastingen	-12.048	-17.578
<b>Totaal resultaat</b>	<b>10.902.507</b>	<b>11.780.671</b>
Bedrijfscashflow	12.604.986	12.099.433
Netto cashflow	16.424.328	19.799.907





## MILIEU

Het jaar 2005 is het jaar geweest waarin een aantal langdurige en moeilijke maatschappelijke processen hebben geleid tot een aantal overheidsbeslissingen, waarbij getracht werd een win-win-oplossing te bewerkstelligen tussen de economische en ecologische belangen met betrekking tot het zeehavengebied.

Een eerste beslissing omvat het sluiten van een overeenkomst tussen het Vlaams Gewest, de Vlaamse Landmaatschappij en het Havenbestuur met betrekking tot de natuurinrichtingsmaatregelen in de compensatiegebieden als aanvulling van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 juli 2000, waarbij de natuurwaarden in de achterhaven en een gedeelte van het vogelrichtlijngebied werden gecompenseerd en opgeheven. De bespreking en besluitvorming met betrekking tot de inrichtingsmaatregelen in de compensatiegebieden werd afgerond in een overeenkomst om tot implementatie van de maatregelen over te kunnen gaan. Het Havenbestuur heeft zich hierbij geëngageerd voor het bekostigen van de natuurinrichtingsmaatregelen ten belope van 1,5 miljoen euro.

Een tweede belangrijk element omvat de beslissingen van de Vlaamse Overheid en de Federale Belgische Overheid, elk voor hun territoriale bevoegdheidsdomeinen, tot aanduiding van speciale beschermingszones ten behoeve van een aantal soorten kustbroedvogels in het kader van de Europese Vogelrichtlijn. In die beslissingen wordt eveneens verwezen naar het niet hinderlijk karakter van de havenactiviteiten voor de betrokken kustbroedvogels, voor zover deze kunnen beschikken over 22 ha broedgebied. De opname van het sterneneiland en de Baai van Heist kunnen aan deze noodzaak tegemoetkomen, zodat zowel de ontwikkeling van havenactiviteiten als de instandhouding van de betrokken kustbroedvogels kan verzekerd worden.

De betrokken kustbroedvogels: drie sternensoorten (dwergstern-*Sterna albifrons*, visdief-*Sterna hirundo* en grote stern-*Sterna sandvicensis*) vertoonden in ditzelfde jaar 2005 alle een terugval van het aantal broedparen. De afname bij de dwergstern past weliswaar in de dalende trend die zich sinds 1997 voordoet, maar is toch opmerkelijk aangezien er in 2003 en 2004 juist een stabilisatie (of zelfs een lichte toename) van de aantallen werd vastgesteld. Bovendien was de oppervlakte aan geschikt broedbiotoop in 2005 zelfs toegenomen als gevolg van de recente uitbreiding van het sternenschiereiland. Toch liep het aantal broedparen terug van 172 in 2004 naar 69 in 2005. Naar verluidt zou deze soort zich terug meer vestigen aan de Noord-Franse kusten. De in Zeebrugge aan-

wezige populatie dwergsternen verplaatste zich grotendeels naar de Baai van Heist. Op het sternenschiereiland kwamen slechts 11 paren tot broeden en in de westelijke voorhaven geen enkel. De terugval van het aantal broedende visdieven breekt met de stijgende trend van de afgelopen jaren. In 2004 broedde er een recordaantal van 3.052 paren in de voorhaven, in 2005 was dat aantal teruggevallen tot 1.847. Blijkbaar kent deze soort ook regelmatig natuurlijke schommelingen en zijn de uitgesproken hoge aantallen van de vorige jaren misschien eerder een uitzonderlijke situatie. Het is uitgesproken positief dat de visdievenpopulatie zich nu eveneens grotendeels heeft verplaatst naar het sternenschiereiland. In 2005 broedde 80% van de Zeebrugse populatie visdieven op het sternenschiereiland. De afname van het aantal grote sternes (van 4.067 paren in 2004 naar 2.538 in 2005) past in de sterke schommelingen van de aantallen sinds het ontstaan van de kolonie. Net als vorig jaar verkoos de volledige populatie van deze soort om op het sternenschiereiland te broeden. Tot besluit kan gesteld worden dat de aanleg van het sterneneiland voldoet aan de gestelde verwachtingen.

Daarnaast werd er in 2005 verder gewerkt aan de verbetering van de algemene milieukwaliteit in en rond het havengebied.

In samenwerking met de Stad Brugge, de Provincie en de Vlaamse Overheid werd gestart met de uitvoering van een geluidsberm van ca. 1.000 meter lengte en de aanleg van groenschermen om de leefbaarheid in het Zeebrugse dorp te verbeteren.

In 2005 werden in opdracht van de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) de uiterst delicate afbraakwerken van de oude cokesfabriek van Carcoke uitgevoerd in voorbereiding van de bodemsaneringswerken van die site. Bij die afbraakwerken werden alle mogelijke maatregelen genomen om verspreiding van schadelijke en verontreinigende stoffen in de omgeving te vermijden. Deze maatregelen hadden tot gevolg dat er over de volledige afbraakperiode inzake verspreiding van neervallend stof (luchtkwaliteit) en waterkwaliteit gemiddeld nauwelijks grote verschillen merkbaar waren tussen de periodes voor en tijdens de afbraak.





WERKEN EN UITRUSTINGEN

In 2005 uitgevoerde en in uitvoering zijnde werken  
in de haven van Zeebrugge

## A. WERKEN UITGEVOERD IN OPDRACHT VAN HET VLAAMS GEWEST

1. Het herstel van de oevers van het Verbindingsdok in de achterhaven in Zeebrugge werd verder uitgevoerd.

Aannemer: NV HYE uit Burcht  
Bedrag van de werken: € 735.000 (excl. BTW)

2. De werken voor de realisatie van een oeverbescherming aan de oostzijde van het Zuidelijk Kanaaldok in de achterhaven werden aanbesteed.

Laagste inschrijver: NV HYE uit Burcht  
Bedrag van de werken: € 787.237 (excl. BTW)

3. De studie betreffende het strategisch project ter hoogte van de Visartsluis in de haven (SHIP PROJECT) werd aanbesteed.

Laagste inschrijver: Resources Analysis NV uit Antwerpen  
Bedrag van de studie: € 74.951 (excl. BTW)

4. De studie voor de droogzetting van de sluishoofden van de P. Vandammesluis werd aanbesteed.

Laagste inschrijver: SBE NV uit Sint-Niklaas  
Bedrag van de studie: € 932.190 (excl. BTW)



Met het Albert II-dok kan Zeebrugge de huidige containercapaciteit verdrievoudigen.

## B. WERKEN UITGEVOERD DOOR MBZ<sup>NV</sup> MET SUBSIDIE VAN WEGE HET VLAAMS GEWEST

### 1. Werken in de westelijke voorhaven

- 1.1. De terreinen aan de noordzijde van het Albert II-dok werden verder opgehoogd.

Aannemer: TV Noordzee & Kust uit Oostende  
Bedrag van de werken: € 4.188.901 (excl. BTW)

- 1.2. De werken voor de realisatie van het dokuiteinde van het Albert II-dok in de westelijke voorhaven werden aangevat.

Aannemer: Depret NV uit Zeebrugge  
Bedrag van de werken: € 4.681.563 (excl. BTW)

- 1.3. De werken voor het plaatsen van bodem- bescherming langs kaaimuren in de haven werden aanbesteed.

Laagste inschrijver: Depret NV uit Zeebrugge  
Bedrag van de werken: € 4.850.000 (excl. BTW)

- 1.4. De terreinen aan de noordzijde van het Albert II-dok werden verder opgehoogd.

Laagste inschrijver: Depret NV uit Zeebrugge  
Bedrag van de werken: € 9.517.718,71 (excl. BTW)

### 2. Werken in de achterhaven

- 2.1. Het bouwen van een kaaimuur langs de oostoever van het Zuidelijk Kanaaldok in de achterhaven werd aanbesteed.

Laagste inschrijver: THV Franki Construct – Verheye – CIT Blaton – Franki Geotechnics  
Bedrag van de werken: € 9.987.154,59 (excl. BTW)

## C. WERKEN UITGEVOERD DOOR MBZ NV

- 1 Onderhoudswerken werden uitgevoerd aan diverse uitrustingen en domeingooderen.
- 2 Ter uitvoering van de procedures voorzien in het bodemsaneringsdecreet werden bodem-onderzoeken uitgevoerd door Ecorem nv.
- 3 Vernieuwingswerken werden uitgevoerd aan wegenis en kaaiverhardingen.
- 4 Belangrijke onderhoudswerken aan de sluisdeuren van de P. Vandammesluis werden uitgevoerd.
- 5 Ingevolge de ISPS-code werden verschillende nieuwe uitrustingen geplaatst.
- 6 De firma VCPA uit Gavere werd aangesteld als veiligheidscoördinator – ontwerp en verwezenlijking.
- 7 Ten behoeve van de nieuwe kranen voor de APM Terminal werden de werken aangevat voor het bouwen van een nieuwe kraanbalk.
- 8 De garage voor straddle carriers en rollend materieel op de APM Terminal werd aangepast.
- 9 De trekkracht op de bolders van de kaaimuur Albert II-dok zuid werd verhoogd tot 200 ton per bolder. Ten behoeve van de nieuwe kranen voor de APM Terminal werden nieuwe kraanverankeringspunten geplaatst en werd de kabelgoot aangepast.

## D. WERKEN UITGEVOERD DOOR DE PRIVÉ-SECTOR

- 1 Bouw van nieuwe loodsen door BRIDGESTONE LOGISTICS EUROPE ten behoeve van hun distributiecentrum voor banden.
- 2 Bouwen van bijkomende distributielloodsen en aanleggen van verhardingen door Sea-Ro Terminal ten behoeve van de papier- en pulpterminal van STORAENSO in de westelijke voorhaven.
- 3 Uitvoeren van verhardingswerken en oprichten van een PDI-center op de roro-terminal van PSA/HNN aan de Bastenakenkade.
- 4 Werken voor de bouw van een vierde tank voor de opslag van vloeibaar aardgas door FLUXYS op de LNG-terminal in de oostelijke voorhaven.
- 5 Uitvoeren van beveiligingswerken door diverse havenklanten voor het bekomen van een ISPS-gecertificeerde terminal.
- 6 De werken voor het realiseren van parkeer-garages op het Minervaplein werden aangevat door Sea-Ro Terminal.
- 7 De afbraakwerken van de gebouwen van de vroegere cokesfabriek van Carcoke werden verder uitgevoerd in opdracht van OVAM.
- 8 Aanvang van de verhardingswerken op de nieuwe containerterminal van APMT in de westelijke voorhaven.
- 9 Bouwen van een distributiecentrum door 2XL langs de Baron de Maerelaan in Zeebrugge.





In 2008 zal Fluxys de vierde opslagtank voor vloeibaar aardgas voltooid hebben.





## BELEIDSPLAN 2002-2012

In 2001 werd een beleidsplan voor de haven van Brugge-Zeebrugge opgesteld voor de planperiode 2002-2010. In zitting van 14 december 2005 werd door de Raad van Bestuur een actualisering van dit plan opgesteld, voor de periode 2005-2012.

Het document onderstreept dat de ontwikkeling van de haven vanuit de principes van duurzaam ondernemen wordt gestuurd. Hierbij wordt op een evenwichtige wijze gestreefd naar resultaten op economisch vlak (profit), ecologisch vlak (planet) en maatschappelijk vlak (people). De economische ontwikkeling van de haven wordt afgestemd op de marktverwachtingen die zich in de belangrijkste trafieksegmenten voordoen: roro en nieuwe wagens, containers, LNG, stukgoed en passagiers.

De infrastructuur van de haven dient op deze verwachtingen te worden afgestemd.

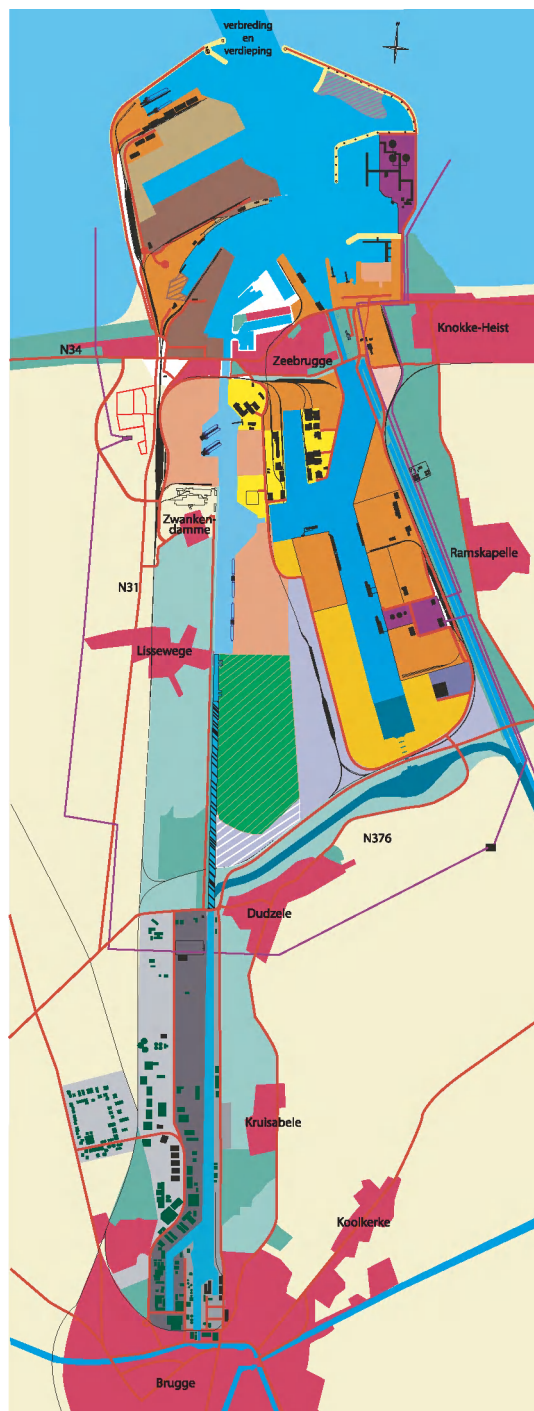
De ecologische ontwikkeling vertaalt zich in het engagement tot het opstellen van een natuurontwikkelingsplan.

De maatschappelijke opdracht wordt uitgevoerd door een constructieve dialoog met de diverse actoren die betrokken zijn met de werking van de haven, zowel direct als indirect, en door de samenwerking met andere havens.

De voor- en hinterlandontsluiting verdient alle aandacht met oplossingen van de knelpunten voor de diverse transportmodi.

Tenslotte wordt gesteld dat de realisatie van bovenstaande punten dient te geschieden met de nodige budgettaire waakzaamheid.

- STRATEGISCHE RESERVE
- BESTAANDE GROENZONES
- GEPLANDE GROENZONES
- HAVENVERBINDINGSGBIED
- GEPLANDE TIJZONE - 1e FASE
- GEPLANDE TIJZONE - 2e FASE
- ZONE ACHTER ZEESLUIS : BESTAANDE TOESTAND
- ZONE ACHTER ZEESLUIS : GEPLANDE TOESTAND
- GASTERMINALS
- LOGISTIEKE ZONE : BESTAANDE TOESTAND
- LOGISTIEKE ZONE : GEPLANDE TOESTAND
- LOGISTIEKE ZONE : RESERVE
- BESTAANDE CONTAINERTERMINALS
- GEPLANDE CONTAINERTERMINALS
- BESTAANDE ROROTERMINALS
- RECONVERSIE ROROINSTALLATIES
- GEPLANDE SHORTSEATRAFIEKEN
- GEPLANDE DIEPSEATRAFIEKEN
- EUROPEAN FOOD CENTER
- WOONZONES
- MILITAIRE ZONES
- HUIDIGE STERNEBROEDPLAATS
- ZONE WATERGEBONDEN BEDRIJVEN
- ZONE NIET WATERGEBONDEN BEDRIJVEN
- GEMENGDE ZONE NIET WATER- EN WATERGEBONDEN BEDRIJVEN





## TEWERKSTELLING

Binnen de havenzone Brugge-Zeebrugge zijn er circa 300 bedrijven actief. Op basis van gegevens die gepubliceerd worden door de Nationale Bank van België en die betrekking hebben op 2003 realiseren de bedrijven in het havengebied een toegevoegde waarde van 713,6 miljoen euro. 10.386 personen zijn rechtstreeks tewerkgesteld in de havenzone Brugge-Zeebrugge. Indirect worden nog eens zoveel personen tewerkgesteld.

Aangezien de cijfers van de studie van de Nationale Bank van België met anderhalf jaar vertraging bekend worden gemaakt, wordt door MBZ zesmaandelijks een periodieke bevraging naar de tewerkstelling gevoerd bij de meest representatieve havenbedrijven. Gedurende 2005 steeg de tewerkstelling bij de industrie. Ook de dienstensector en de openbare sector groeiden tegenover 2004. De verdere groei van Tropicana en de toename van de autotrafieken zorgde voor additionele werkgelegenheid.

Binnen de tewerkgestelden in het havengebied zijn de havenarbeiders het meest representatief. Het contingent havenarbeiders bedroeg 1.152 personen eind 2005. Dit is een toename met 104 personen tegenover 2004. Het totaal aantal gepresteerde taken bereikte het recordcijfer van 241.465. Het totaal aantal gepresteerde taken per havenarbeider piekte op een hoog productiviteitsniveau. In 2005 werd het contingent verder uitgebreid om de nieuwe trafieken en de uitbreiding van de reeds bestaande goederenstromen op te vangen.

Ook in het voorbije jaar werd een grote inspanning geleverd voor de opleiding, de kennis van de veiligheidsvoorschriften en de permanente vorming van de havenarbeiders. Opleidingen werden verzorgd voor de kwaliteitsvolle behandeling van nieuwe wagens. Er werden ook opleidingen voorzien voor heftruckchauffeurs, markeerders, jumbochauffeurs, lashers, bedieners van reachstackers en kranen. Door de aangekondigde groei van de containertrafieken werden er in 2005 talrijke opleidingen voorzien voor de bediening van tugmasters en straddle carriers. Door de vele opleidingen steeg het aantal voltijdse instructeurs aanzienlijk.

Eind 2005 werd tussen MBZ en de vakorganisaties een protocolakkoord afgesloten waarbij ondermeer het principe van toekomstige aanwerving van personeelsleden met een arbeidsovereenkomst werd goedgekeurd in plaats van de

statutaire benoeming. Daarenboven werden de arbeidsvoorwaarden voor de personeelsleden in dienst met een arbeidsovereenkomst herzien. Tot slot werden ook overgangsmatregelen voorzien voor personeelsleden die al in dienst waren met een arbeidsovereenkomst.

In 2005 werden een aantal functiespecifieke opleidingen, informatica-opleidingen en opleidingen gericht op het ontwikkelen van competenties, georganiseerd.

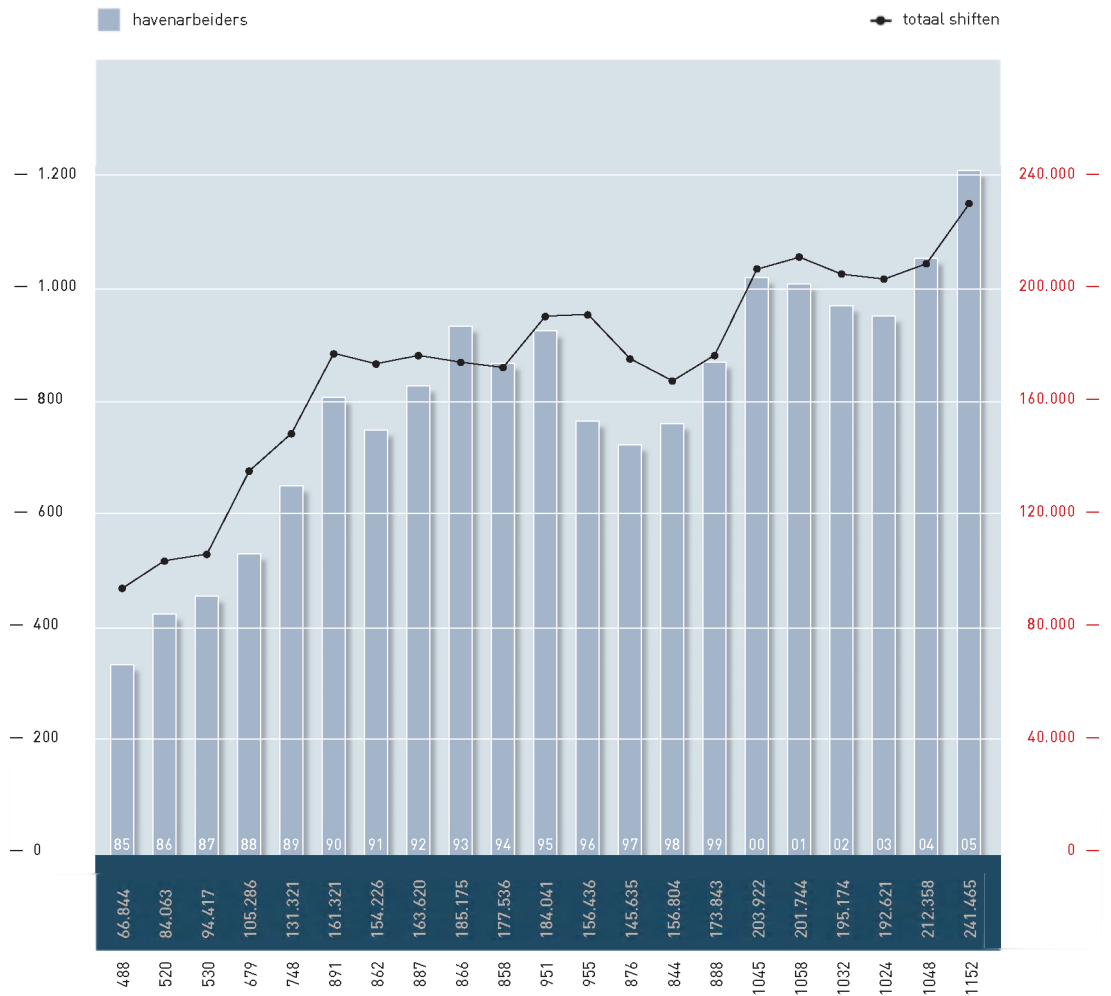
Op 31 december 2005 had MBZ 145 personeelsleden in dienst tegenover 154 het jaar ervoor. In de loop van 2005 werden 8 personeelsleden op rust gesteld en betreunde MBZ het verlies van één medewerker in actieve dienst. Een personeelslid is uit dienst getreden. Een personeelslid werd aangeworven.





Havenarbeiders lossen een recordlading kiwi's

## Havenarbeid





## Algemene scheepvaartbeweging

### EVOLUTIE VAN DE ZEE- EN BINNENSCHIEPVAART VANAF 1950

	Zeescheepvaart				Binnenscheepvaart		
	Aantal schepen	Tonnenmaat (*)	Aanvoer	Afvoer	Totaal	Aantal schepen	Lading in ton
1 50	911	1.208.114	153.879	186.861	340.740	991	237.887
1 55	1.471	2.056.069	485.335	336.438	821.773	2.090	656.133
1 60	1.679	2.825.707	792.092	420.467	1.212.559	2.544	926.531
1 65	2.280	3.761.257	1.638.333	568.470	2.206.803	1.918	718.889
1 70	4.691	18.765.107	8.332.853	1.177.176	9.510.029	1.776	591.787
1 75	7.452	35.987.300	9.465.970	2.639.329	12.105.299	1.244	414.508
1 0	9.550	48.212.149	10.087.862	4.101.620	14.189.482	1.856	829.932
1 5	9.956	42.310.502	7.351.794	6.813.874	14.165.668	1.140	468.822
1 0	11.321	66.765.891	19.488.662	10.860.491	30.349.153	1.295	519.509
1 1	11.229	66.465.833	19.625.631	11.227.178	30.852.810	1.168	558.507
1 2	10.457	72.246.177	21.509.575	11.931.812	33.441.387	1.162	524.075
1 3	10.694	71.910.970	18.629.295	12.807.229	31.436.524	1.127	407.078
1 4	10.549	72.889.544	20.106.673	12.779.543	32.886.216	1.380	596.777
1 5	10.396	73.542.362	18.650.656	11.922.715	30.573.371	956	565.247
1 6	9.571	68.104.738	17.185.519	11.313.758	28.499.278	729	360.834
1 7	10.259	73.559.092	18.461.946	13.945.816	32.407.762	641	319.483
1 8	10.188	75.607.026	18.430.666	14.852.769	33.283.435	574	316.383
1 9	10.982	84.609.180	19.438.715	16.001.688	35.440.403	911	589.375
20 0	10.692	90.920.171	19.408.943	16.065.650	35.474.593	944	548.903
20 1	10.136	86.351.404	16.771.352	15.308.720	32.080.072	931	461.169
20 2	9.989	88.983.612	17.242.316	15.692.685	32.935.001	873	457.345
20 3	8.128	72.234.644	15.977.729	14.592.245	30.569.974	953	507.672
20 4	7.847	74.635.779	16.162.977	15.631.447	31.794.424	1.152	593.040
20 5	<b>8.555</b>	<b>83.654.925</b>	<b>17.145.457</b>	<b>17.445.157</b>	<b>34.590.614</b>	<b>1.395</b>	<b>747.200</b>

(\*) tot 1966 in B.N.T., vanaf 1967 in B.R.T., vanaf 1985 in B.R.T. of B.T., vanaf 2000 in B.T.



# HAVENPLAN

- 01 Pas van het Zand
- 02 Wielingendok
- 03 Albert II-dok
- 04 Brittanniadok
- 05 Pierre Vandammesluis
- 06 Verbindingsdok
- 07 Noordelijk Insteekdok
- 08 Zuidelijk Kanaaldok
- 09 Visartsluis
- 10 Boudewijnkanaal
- 11 Ontworpen Noorderkanaal
- 12 Prins Albertdok
- 13 Prins Filipdok
- 14 Oud-Ferrydok
- 15 Leopoldkanaal (Aftleidingskanaal)
- 16 Schipdonkanaal (Aftleidingskanaal)

- 21 Westdam
- 22 Oostdam
- 23 L. N. G. -dam
- 24 Leopold II-dam
- 25 Marinebasis

## ROLL-ON/ROLL-OFF BEHANDELING

- 30 Toyota Terminal
- 31 C.T.O. - HNN Terminal (Wielingendok)
- 32 Sea-Ro Terminal - StoraEnso (Wielingendok)
- 33 P&O Ferries Terminal
- 34 Superfast Ferries
- 35 Sea-Ro Terminal (Zweedse Kaai)
- 36 Sea-Ro Terminal (Hermeskaai - Brittanniadok - Minervaplein)
- 37 Sea-Ro Terminal (Canadaterminal)
- 38 CdMZ
- 39 Wallenius Wilhelmsen Terminal
- 40 Sea-Ro Terminal
- 41 C.T.O. Terminal
- 42 C.T.O. Terminal
- 43 Roro terminal I

## CONTAINERBEHANDELING

- 45 APMT Container Terminal Albert II-dok Zuid
- 46 CHZ
- 47 Ontworpen container terminal - PSA

## STUKGOEDBEHANDELING

- 51 Polyvalente terminal C.T.O.
- 52 Fruitterminal B.N.F.W. (Sea-Invest)
- 53 Flanders Cold Center (Sea-Invest)
- 54 Tropicana

## BULKBEHANDELING

- 61 Tameco
- 62 Nieuwpoortse Handelsmaatschappij (zand en grint terminal)
- 63 Alzagri (zand en grint terminal)
- 64 Seepert Shipping & Trading
- 65 Minne Port Services
- 66 Hanson (zand en grint terminal)

## GAS

- 71 L.N.G.-terminal (Fluxys)
- 72 Zeepipe-terminal (Statoil)
- 73 Interconnector-terminal (Interconnector Baczee)
- 74 Piekbeseoiingsinstallatie (Fluxys)

## DISTRIBUTIE

- 75 Transportzone Zeebrugge (T.Z.Z.)
- 76 Bridgestone Logistics Europe
- 77 European Fish Centre (E.F.C.) (Zeebrugse Visveiling ZV)

- Geplande havenzone
- Industriezone
- Bestaande waterwegen of dokken
- Waterwegen en docken in uitvoering of gepland
- Woonzones

- Wegenis
- Spoorwegen
- Aardgaspijpleiding
- Wind turbines
- Radartoren
- steigers





**Havenbestuur Zeebrugge  
Maatschappij van de Brugse  
Zeevaartinrichtingen nv (M.B.Z.)**

P. Vandammehuis  
Isabellalaan 1  
8380 Zeebrugge  
T (0)50 54 32 11  
F (0)50 54 32 24  
www.portofzeebrugge.be  
mbz@zeebruggeport.be

**Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap  
Departement Leefmilieu  
en Infrastructuur**

**Adm. Waterwegen en Zeewezen**  
**Afdeling Waterwegen Kust**  
Vrijhavenstraat 3  
8400 Oostende  
T (0)59 55 42 11  
F (0)59 50 70 37

**Provincie West-Vlaanderen  
Administratie**

**Provinciehuis Boeverbos**  
Leopold III-laan 41  
8200 Sint-Andries Brugge  
T (0)50 40 73 12  
F (0)50 40 31 00

**Stadsbestuur van Brugge**

**Stadhuis**  
Burg 12  
8000 Brugge  
T (0)50 44 81 11  
F (0)50 44 80 80

**Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij  
(G.O.M.) West-Vlaanderen**

Baron Ruzettelaan 33  
8310 Assebroek  
T (0)50 36 71 00  
F (0)50 37 77 23

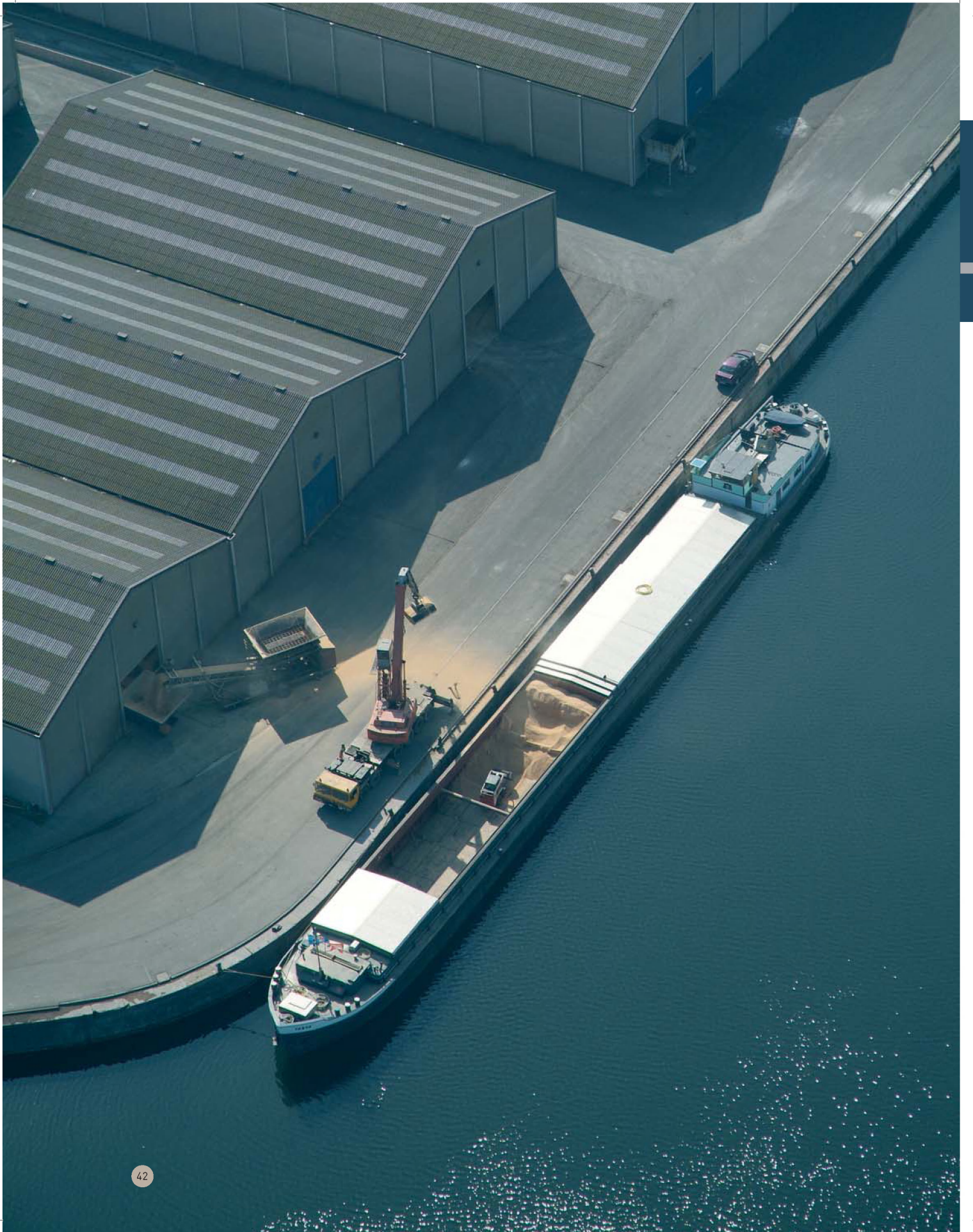
**Voka-Kamer van Koophandel  
West-Vlaanderen kantoor Brugge**

Sint-Jakobsstraat 70  
8000 Brugge  
T (0)50 33 36 96  
F (0)50 34 22 97

**Association of the Port  
of Zeebrugge Interests (APZI)**

Zeestation, Leopold II-dam  
8380 Zeebrugge  
T (0)50 55 27 57  
F (0)50 55 14 18





## INHOUD

Organigram	3
Verlag van de Raad van Bestuur aan de Algemene Vergadering van 28 april 2006	4
Toelichting bij de cijfers	6
Belangrijke gebeurtenissen	12
Promotie-initiatieven	18
Diplomatieke en commerciële bezoeken	19
Scheepvaart	20
Algemeen overzicht Zeescheepvaart	21
Samenstelling van het goederenverkeer	22
Modal split van het maritiem verkeer	23
Herkomst en bestemming per werelddeel	23
Binnenscheepvaart	23
Goederenverkeer per sector	24
Vrachtwagens	24
Nieuwe wagens	25
Containerverkeer	26
Financieel overzicht	27
Milieu	28
Werken en uitrustingen	30
Beleidsplan	34
Tewerkstelling	36
Havenarbeid	38
Algemene scheepvaartbeweging	39
Havenplan	40
Nuttige adressen	41

**Vormgeving**    www.d-artagnan.be

**Havenplan**     MBZ

**Druk**            Drukkerij Lowyck, Oostende

**Foto's**          Mike Louagie, Oostende  
Luchtfotografie Henderyckx, Izegem  
Dirk Neyts, VHC  
Public Relations, MBZ

Dit "jaarverslag 2005" werd gedrukt op Lumisilk 170 g, een product van Stora Fine Paper.

