

Port of Antwerp-Bruges

Factsheet overslagcijfers 2025

Totale overslag

In 2025 bedroeg de totale maritieme goederenoverslag van Port of Antwerp-Bruges **266,5 miljoen ton**, een daling van 4,1% ten opzichte van vorig jaar. Die terugval is volledig toe te schrijven aan de bulktrafiek (**-12,8%**), terwijl het stukgoedsegment – containers, conventioneel stukgoed en RoRo – over het volledige jaar nog met **0,7%** groeide.

Verenigde Staten

De Verenigde Staten werden in 2025 de grootste handelspartner van Port of Antwerp-Bruges met een totale overslag van **31,3 miljoen ton** (19,7 miljoen ton inkomend en 11,7 miljoen ton uitgaand) en staken daarmee het Verenigd Koninkrijk voorbij. De gecontaineriseerde trafiek met de VS bleef op jaarbasis nagenoeg status quo (**-0,6%**), maar kende uitgesproken schommelingen doorheen het jaar door de aankondiging en bijsturing van importheffingen. In het voorjaar zorgde anticipatie op een mogelijke Europese tegenreactie op nieuwe VS-tarieven voor een tijdelijke importpiek, die in de loop van het tweede kwartaal afnam, terwijl Europese exporteurs eerder een afwachtende houding aannamen. De aanvoer van containers uit de VS nam toe (**+4,7% in TEU**), wat de rol van Port of Antwerp-Bruges als logistieke draaischijf voor Amerikaanse goederen onderstreept. In de energietrafiek was er een sterke stijging van vloeibare bulk uit de VS (**+32%**), vooral dankzij LNG, dat meer dan verviervoudigde tot **3,7 miljoen ton**.

China

De fors verhoogde Amerikaanse importheffingen op Chinese goederen hadden in 2025 een duidelijke impact op de wereldwijde containerstromen en de inzet van scheepscapaciteit, met onder meer een heroriëntatie richting Europa. In Port of Antwerp-Bruges groeide de aanvoer uit China over heel 2025 met **3,8%**, terwijl de afvoer naar China daalde met **3,3%** (volle containers: -2,5%). Daardoor nam het structurele onevenwicht tussen inkomende en uitgaande containerstromen verder toe, wat de nood aan herpositionering van lege containers versterkte. China bleef het belangrijkste partnerland voor containers en won ook terrein in de automobiletrafiëk: in 2025 lag de aanvoer van nieuwe wagens uit China **11%** hoger dan een jaar eerder, waardoor China Japan voorbijstak als belangrijkste herkomstland.

Containers

Na een sterker dan verwachte eerste jaarhelft nam de containeroverslag vanaf augustus wat gas terug. Oktober werd zwaar getroffen door slechte weersomstandigheden en sociale acties, maar die terugval werd in november en december deels gecompenseerd. Op jaarbasis resulteerde dit in een lichte groei van **0,4%** in tonnage (**149,4 miljoen ton**) en **0,7%** in TEU (**13,6 miljoen TEU**).

Het marktaandeel in de Hamburg-Le Havre Range zakte in de eerste negen maanden voor het eerst sinds de fusie met **1,2** procentpunt tot **29,3%**, onder invloed van congestie, sociale acties en alliantiewijzigingen.

Conventioneel stukgoed

Ook bij conventioneel stukgoed keerde het tij in de tweede jaarhelft. Na een duidelijke terugval tegenover 2024 in de eerste zes maanden (**-4,6%**) sloot het jaar af met een groei van **1,6%**, gedragen door sterke aanvoervolumes in het vierde kwartaal.

De overslag van ijzer en staal kromp op jaarbasis nog met **1,7%**, een duidelijke verbetering tegenover **-11,7%** halverwege het jaar. Vooral de aanvoer van staal trok sterk aan in het derde en vierde kwartaal, in anticipatie op strengere Europese handelsmaatregelen tegen dumping en de invoer van het Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM). Op jaarbasis nam de aanvoer toe met **6,7%**. Tegelijk bleef de afvoer onder druk staan (**-13,9%**) door zwakkere export naar de Verenigde Staten (**-7,8%**) en Mexico (**-25,1%**).

De staalimport uit China groeide met **22%** tot **700.000 ton**, waarmee China het grootste aanvoerland werd, voor India (680.000 ton, **-9,2%**), Turkije (513.000 ton, **+121%**) en Vietnam (490.000 ton, **+13,3%**).

De overige conventionele stukgoedstromen namen toe met **14,4%**, met positieve evoluties bij onder meer fruit en andere koellading (**+12%**) en diverse goederen (**+15%**), terwijl hout daalde (**-21,6%**).

RoRo

De RoRo-overslag steeg in 2025 met **3%**. In totaal werden 3.186.000 nieuwe auto's behandeld, een lichte daling van **1,2%**, vooral door een lagere aanvoer (-3%). Opvallend was de sterke groei van de invoer uit China (+11%), waarmee China Japan voorbijstak als belangrijkste herkomstland.

Daarnaast steeg de overslag van vrachtwagens (+3,4%), high & heavy equipment (+6,3%) en vooral tweedehandswagens (+37%), al blijven die laatste volumes nog ruim onder het pre-covidniveau.

De trafiek van ongebeleide vracht groeide licht (+0,8%), met minder volume naar het Verenigd Koninkrijk (-1,5%) en een toename richting Ierland (+15,5%) en Scandinavië (+5,8%). De trafieken met het Iberisch Schiereiland stonden onder druk (-19%): groei op Portugal (+65%) werd tenietgedaan door een sterke daling op Spanje (-31%).

Droge bulk

In 2025 werd **13,1 miljoen ton** droge bulk behandeld, een daling van **12,1%** ten opzichte van vorig jaar. Meststoffen bleven de belangrijkste component, maar kenden uiteenlopende kwartaalprestaties, wat resulteerde in een jaarafname van **3,7%**. De aanvoer groeide nog met **6,3%**, onder meer door hogere import uit Rusland (+61%), Canada (+7%) en Marokko (+34%), terwijl de afvoer – goed voor ongeveer **60%** van de volumes – met **9,4%** daalde. De export naar verschillende Afrikaanse en Latijns-Amerikaanse landen viel zelfs volledig weg, doordat die markten zich steeds meer bevoorraden vanuit Azië. Andere droge bulkstromen stonden eveneens onder druk, zoals steenkool (-61,6%), zand en grind (-11%), overige bouwmaterialen (-13,7%) en non-ferro-ertsen (-6,2%). Alleen schroot (+10,4%) en kaoline (+10,5%) lieten groei optekenen.

Vloeibare bulk

De overslag van vloeibare bulk werd in 2025 sterk beïnvloed door de forse afname van aardoliederivaten (-19%), die ongeveer **60%** van dit segment vertegenwoordigen. Vooral benzine kende een scherpe terugval (-40,8%), door het wegvallen van export naar West-Afrika – en in het bijzonder Nigeria – en een opvallend lagere aanvoer uit het Verenigd Koninkrijk (-84%) vanwege raffinaderijsluitingen. Ook de aanvoer van diesel (-23,2%) en de overslag van nafta (-25,1%) daalden fors, in een context van sluitende raffinaderijen en afnemende vraag. Kerosine (+44,1%) en energiegassen (+13,7%) zijn de enige oliederivaten die in 2025 groei lieten optekenen.

Binnen de chemicaliën was er een duidelijke tweedeling: biobrandstoffen groeiden sterk (+27,8%), terwijl andere chemische producten met **8,1%** daalden, tegen de achtergrond van een verzwakte Europese chemiesector en een uitdagend internationaal beleidsklimaat – met onder meer dumping uit China.

LNG kende een wisselvallig jaar, maar herstelde sterk in het vierde kwartaal dankzij een verviervoudiging van de aanvoer uit de Verenigde Staten (3,7 miljoen ton). Rusland (4,3 miljoen ton, -16,6%) bleef voorlopig wel bij de top drie van herkomstlanden, naast de Verenigde Staten en Qatar (1,5 miljoen ton, -21,7%), al is de impact van het Europese verbod op transshipment van Russisch LNG naar niet-Europese bestemmingen duidelijk voelbaar. Een verdere uitfasering zal volgen met een volledige ban op import van Russisch LNG tegen 2027.

Cruises

In 2025 ontving Zeebrugge **466.089** cruisepassagiers (-16,4%) aan boord van 166 cruiseschepen, 21 minder dan in 2024. Die daling is onder meer toe te schrijven aan de sociale acties, waardoor enkele schepen de haven links lieten liggen.

Zeeschepen

In de zeescheepvaart in het algemeen liepen in 2025 **20.236** zeeschepen de haven aan (+0,2%). De gezamenlijke bruto tonnenmaat steeg met **1,5%** tot **642 miljoen bruto ton**.