

Port of Antwerp-Bruges

Factsheet overslagcijfers eerste jaarhelft 2026



Totale overslag

In de eerste 6 maanden van 2026 bedroeg de totale maritieme goederenoverslag van Port of Antwerp-Bruges 133,9 miljoen ton, een daling van 2,4% tegenover dezelfde periode vorig jaar. De terugval situeerde zich vooral in het stukgoedsegment (-2,9%), en dan met name bij de containeroverslag. Daartegenover liet RoRo een groei optekenen (+5,9%) en bleef bulk nagenoeg stabiel (-1,3%).



Containers

De containeroverslag daalde in de eerste zes maanden van 2026 met 1,5% uitgedrukt in TEU tegenover een uitzonderlijk sterke eerste helft van 2025. Uitgedrukt in ton bedroeg de daling 3,6%. De aanvoer nam af met 2,9%, terwijl de afvoer minder standhield met een daling van 4,1%. Vooral de afvoer van volle containers bleef onder druk staan en daalde met 5,7%, wat de zwakke exportpositie van de West-Europese economie weerspiegelt. Tegelijk steeg de overslag van lege containers met 13,7%, vooral door een sterke toename van de afvoer van lege containers (+31%). Dit wijst op een groeiende onbalans tussen de invoer van goederen en de beschikbare exportlading. De containertrafiek werd in het eerste halfjaar bovendien sterk beïnvloed door uitzonderlijke operationele verstoringen. De vierdaagse staking in de nautische keten in maart leidde naar schatting tot een verlies van 100.000 TEU aan containeroverslag. De olievernietiging in het Deurganckdok in april, waarbij het dok en de sluizen tijdelijk gesloten werden, veroorzaakte een bijkomend verlies van ongeveer 85.000 TEU. De acties van loodsen in juni zorgden opnieuw voor zware hinder en hadden een geschatte impact van 75.000 TEU. Door deze verstoringen werden schepen tijdelijk omgeleid of pasten containerrederijen hun rotaties aan, waardoor de terminals tijdelijk onder operationele druk kwamen te staan. Ondanks deze uitzonderlijke omstandigheden bleef de haven operationeel en werden de achterstanden geleidelijk weggewerkt. Het marktaandeel van Port of Antwerp-Bruges in de containerbehandeling in de Hamburg-Le Havre Range bleef in het eerste kwartaal van 2026 stabiel op 29,2%, na het verlies van marktaandeel in 2025 door onder meer alliantiewijzigingen en operationele hinder.



Conventioneel stukgoed

De overslag van conventioneel stukgoed daalde in de eerste helft van 2026 met 11,7% tot 4,2 miljoen ton. De aanvoer nam af met 6,1%, terwijl de afvoer 19,6% lager lag. IJzer en staal, goed voor bijna drie kwart van het segment, daalde met 11,3%. De staaltrafiek bleven onder druk door een zwakke Europese industriële vraag, Amerikaanse invoertarieven, hoge energie-, bunker- en transportkosten en onzekerheid over CBAM en de aangescherpte Europese importquota. De aanvoer van staal uit China, het belangrijkste herkomstland in de eerste helft van 2026, steeg met 44,8%. Ook de volumes uit Indonesië namen sterk toe, maar deze groei kon de dalingen uit andere belangrijke herkomstlanden slechts gedeeltelijk compenseren: India (-50%), Vietnam (-51%) en Turkije (-25,7%) leverden duidelijk minder volumes aan. Aan afvoerzijde daalden vooral de volumes naar de Verenigde Staten (-31%), Mexico (-27%) en Canada (-23,6%), waarbij de Amerikaanse invoerheffingen vooral in het tweede kwartaal een duidelijke impact hadden. Binnen de overige conventionele trafieken groeide de overslag van fruit, groenten en andere gekoelde ladingen met 17,4%, onder meer dankzij hogere volumes uit Brazilië en Kameroen. Papier en cellulose daalden met 8,4%, hout met 23%. Ook projectlading bleef onder druk staan door verstoorde vaarschema's en een moeilijkere bereikbaarheid van bepaalde bestemmingen.



RoRo

De RoRo-overslag groeide in de eerste helft van 2026 met 5,9%, gedragen door zowel de aanvoer (+4,6%) als de afvoer (+6,9%). Er werden 1.695.500 nieuwe voertuigen behandeld, een stijging van 7,7% tegenover dezelfde periode vorig jaar. De groei kwam vooral door hogere volumes uit China (+25,5%) en Japan (+5,5%), waarbij China het belangrijkste aanvoerland voor nieuwe voertuigen bleef. Ook de afvoer van nieuwe voertuigen naar de Verenigde Staten nam toe met 4,8%, ondanks de Amerikaanse invoerheffingen. De overslag van high & heavy equipment bleef nagenoeg stabiel (+0,3%), terwijl tweedehandsvoertuigen daalden met 4,8%. Het aantal behandelde vrachtwagens nam af met 3,6% tot ongeveer 43.000 stuks. De overslag van ongebeleide vracht op trailers groeide met 4,7%. De trafieken met Ierland stegen met 10,7% en ook Scandinavië kende een sterke groei (+29,6%). Daartegenover stonden dalingen op het Iberisch Schiereiland (-23%) en in het Verenigd Koninkrijk (-3,9%). Het RoRo-shortseaverkeer op langere afstanden blijft beïnvloed door het Europese emissiehandelssysteem (ETS), dat sinds 2024 van toepassing is op de scheepvaart. Tegelijk lijken de sterk gestegen dieselprijzen de verschuiving van shortsea naar wegvervoer af te remmen.



Droge bulk

De overslag van droge bulk groeide in de eerste helft van 2026 met 2,2% tot 6,9 miljoen ton. De aanvoer steeg met 3,9%, terwijl de afvoer nagenoeg stabiel bleef (-0,3%). Meststoffen, de grootste productgroep binnen droge bulk, daalden licht met 1,3%. De aanvoer uit Marokko (-58%) en Canada (-14%) nam sterk af, terwijl hogere volumes uit onder meer Brazilië, China en Egypte een deel van het verlies compenseerden. Ook de aanvoer uit de Verenigde Staten kende een sterke groei (+52,8%). Aan afvoerzijde daalden vooral de volumes naar het Verenigd Koninkrijk (-27,8%) en de Verenigde Staten (-20,8%), terwijl de uitvoer naar Mexico bijna verdubbelde. De markt voor meststoffen blijft volatiel door hoge energie- en transportkosten, geopolitieke verstoringen en onzekerheid over de toekomstige toepassing van CBAM. Binnen de overige droge bulktrafieken waren de grootste dalingen zichtbaar bij granen (-32,2%), kaolien (-37,4%) en steenkool (-99%), waarvan de overslag vrijwel volledig wegviel. Daartegenover stonden hogere volumes zand en grind (+25,9%) en non-ferro-ertsen (+15,9%). De schroottrafiek bleef nagenoeg stabiel (-0,8%), waarbij hogere volumes naar onder meer Turkije en Egypte de dalingen op andere bestemmingen compenseerden.



Vloeibare bulk

Na een zwakke start van het jaar herstelde de vloeibare bulk zich vanaf maart, maar het segment sloot de eerste helft van 2026 uiteindelijk af met een daling van 1,9%. De aardoliederivaten daalden licht (-1,2%), met grote verschillen tussen de productgroepen. Nafta kende een sterke groei (+31,3%) tegenover een zwak 2025 omwille van prijsdynamieken op de feedstockmarkten. De volumes bevonden zich opnieuw op het peil van 2023-2024, terwijl stookolie verder groeide (+47%). Diesel daalde sterk (-25,7%) waarbij de export daalde doordat diesel vooral binnen de EU bleef, terwijl kerosine terugviel (-26,4%). De chemische trafiek daalde met 5,5%, waarbij vooral de basischemie onder druk stond (-7,7%) door de zwakke Europese industriële vraag en gewijzigde internationale handelsstromen. De invoer vanuit de Verenigde Staten steeg met 23,7%, terwijl de uitvoer richting de VS met 24,6% daalde. Biobrandstoffen groeiden met 3% en chemische gassen met 2,9%. De LNG-overslag bleef nagenoeg stabiel (+1,3%), dankzij een sterk eerste kwartaal dat de terugval in het tweede kwartaal compenseerde. De LNG-aanvoer uit Qatar daalde met 66,7% nadat de laatste tanker op 23 maart in Zeebrugge aankwam. De aanvoer uit de Verenigde Staten groeide over de eerste jaarhelft met 49,5%, maar Amerikaanse volumes werden vanaf mei vaker naar Azië omgeleid. De LNG-aanvoer uit Rusland bleef toenemen (+12,5%) in aanloop naar het Europese invoerverbod vanaf 1 januari 2027.



Zee- en cruiseschepen

In de eerste helft van 2026 liepen 9.773 zeeschepen de haven aan, een daling van 4,4% tegenover dezelfde periode vorig jaar. De gezamenlijke bruto tonnenmaat van deze schepen daalde met 3% tot 315,8 miljoen BT. In dezelfde periode ontving Zeebrugge 203.000 cruisepassagiers op 77 cruiseschepen, een daling van de passagiers met 21,5% tegenover de eerste zes maanden van 2025.

