

# Neem de boot: Shipit vervoert bouwmaterialen per schip tot bij Brusselse werven

Bouw materiaal en -afval transporteren per schip in plaats van in vrachtwagens. Dat is waar Shipit op inzet in Brussel. Het klimaat, de longen van stadsbewoners én de bouwsector varen er wel bij.

“Dit is onze bollenwinkel”, zegt Mark Goossenaerts lachend. “Deuren, plinten, parket. Het komt hier allemaal per schip toe. Wij brengen het naar de juiste plek op het juiste moment.” In en naast een hangar langs het kanaal van Brussel, vlak bij Tour & Taxis, toont Goossenaerts de bonte collectie bouwmaterialen die zijn bedrijf Shipit hier opslaat.

Langs de drukke baan denderen vrachtwagens voorbij, aan de overkant van het kanaal hebben we zicht op een schroothoop, een terrein met zand- en grindhopen, een gigantische betonmolen, schepen die af en aan varen en de wolkenkrabbers van de Manhattan-wijk. Dit is het kloppende hart van de Brusselse materialenbusiness.

Niet toevallig ligt die langs het water. Al eeuwen hebben bouwers een voorkeur om ruwbouwmaterialen zoals cement te vervoeren langs waterwegen. Shipit, dat in Brussel vier werknemers telt en daar sinds 2019 bestaat, transporteert bouw materiaal via het kanaal naar Brusselse werven.

Het binnenvaartbedrijf is al zo'n twintig jaar gespecialiseerd in transport over water vanuit Antwerpen. Maar in de hoofdstad heeft het de formule ontwikkeld die de goederen ook centraal opslaat en ze brengt tot op de plek in de stad waar ze nodig zijn.

“Die aanpak is uniek”, zegt Goossenaerts, die vroeger voor de internationale en later voor de logistieke tak van Bpost werkte. Professor logistiek Roel Gevaers (Universiteit Antwerpen) bevestigt dat.

“Wat Shipit doet, zie ik in ons land niet bij anderen”, stelt hij. “Zand, cement en andere volumineuze bouwmaterialen worden wel vaak per schip vervoerd. En er zijn bouwprojecten, zoals dat van de Gentse bibliotheek De Krook, die ook gebruikmaakten van transport over water. Maar Shipit combineert dat als enige met centrale opslag en transport op maat in de stad.”

## Straatstenen

Momenteel bevoorraadt Shipit met enkele van zijn elf schepen tien Brusselse werven. Zowel hier als aan de hub bij Brussel-Zuid vervoeren ze bouwmaterialen zoals straatstenen, isolatiemateriaal en silicaatblokken. Deze ochtend is het 1.100 ton aan straatstenen voor Brussel die uit het schip MS Maasdam worden geladen. Ze komen uit Gent en het transport met het 102 meter lange schip vermijdt zo'n vijftig grote vrachtwagens in de stad.

Shipit, dat via zijn twee Brusselse hubs maximaal op een halfuur verwijderd is van 70 procent van de Brusselse werven, slaat alle materialen op en registreert de gegevens in een digitaal systeem dat gedeeld wordt met de projectleiders van de werven.

“Zo kunnen we precies leveren wat er die dag nodig is. We organiseren het ook zo dat we hier met volle vrachtwagens vertrekken voor de laatste stukjes van het transport”, zegt Goossenaerts.

Dat zorgt ervoor dat de bouwplaatsen niet volstaan met materiaal dat nog lang niet nodig is, vermindert de verkeershinder aanzienlijk bij het lossen en reduceert het aantal gereden dieselkilometers flink.

Sinds de start in Brussel heeft Shipit met een marktaandeel van ruim 0,1 procent hier al zo'n 600.000 kilometer wegvervoer uitgespaard, goed voor zo'n 1.000 ton minder CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het langetermijndoel is om te groeien tot een marktaandeel van 5 procent, wat zou neerkomen op 20.000 ton CO<sub>2</sub>-besparing per jaar. Voor de Brusselaar betekent het natuurlijk ook minder overlast door de luidruchtige en vervuilende vrachtwagens in en rond de stad.

### Gevel bewaren

De klantenkring is heel divers. Zo werkt Shipit voor de grote KANAL-Pompidou-werf hier vlakbij. Daar transformeert de voormalige iconische Citroën-garage omgebouwd tot cultuurpaleis. In de hangar van Shipit liggen delen van de gevel van dat gebouw. "Die slaan wij voor hen op", zegt Goossenaerts. "Daarvoor waren drie scheepsladingen nodig in plaats van zestig vrachtwagens."

Ook de bouw van torenflats op de Tour-& Taxis-site heeft een verminderde impact op het klimaat omdat Shipit voor de materialenaanvoer zorgt. In plaats van bijna 1.000 vrachtwagens waren er tot nu toe een tiental schepen nodig. In de stad is ongeveer 90 procent van de recent aangelegde fiets- en voetpaden per schip toegekomen.

Shipit richt zich op de bouwsector omdat die veel verkeershinder in de stad veroorzaakt. "Veel mensen denken dat vooral de vele pakjes de grootste hinder veroorzaken", zegt Gevaers. "Maar bouwtransport is goed voor ongeveer 35 procent van het totaal dat de stad binnenkomt. Wie dat reduceert, genereert winst voor de inwoners en het klimaat."

Goossenaerts vertelt dat de ongeveer 16.000 vrachtwagens en 60.000 bestelwagens die Brussel dagelijks binnenrijden vaak half leeg zijn. "Vrachtwagens met ruwbouwmateriaal zijn gemiddeld voor 70 procent geladen. Wij maken het verschil door het materiaal via het water aan te voeren, waardoor er 20 procent minder transportbewegingen nodig zijn en door de minimale laatste afstand zo efficiënt mogelijk te organiseren met vrachtwagens die voor 90 procent geladen zijn." De scale-up mikt nu op uitbreiding.

Dat gebeurt al deels door ook afgewerkte materialen te vervoeren. Vandaar de deuren, douchewanden, Bulex-ketels en badkuipen in het magazijn. In plaats van de totale hoeveelheid op een werf te leveren, levert Shipit die goederen direct waar en wanneer ze nodig zijn. "Zo kun je op den duur de grotere vrachtwagens uit de stad halen en met kleinere, elektrische voertuigen werken", zegt Gevaers.

CCO Goossenaerts stelt dat een Shipit-levering met afwerkingsmateriaal 50 tot 60 procent transportbewegingen uitspaart. "En terwijl de voertuigen met keuken-, badkameronderdelen enzovoort gemiddeld maar voor 30 procent gevuld zijn, optimaliseren wij dat tot 85 procent", zegt hij, terwijl hij in het magazijn een projectiescherm inspecteert.

### Bouwafval inzamelen

Straks komt de fine fleur van de bouwwereld hier bijeen om te klinken op een derde stap in de uitbreidingsplannen: bouwafval inzamelen. "Wij brengen het met de voertuigen waarmee we eerst hebben geleverd naar hier om het te sorteren zodat het gerecycleerd kan worden. Ook dat betekent minder vrachtwagenverkeer", zegt Goossenaerts.

Gevaers noemt het een perfecte strategie voor de toekomst omdat er nu apart vervoer is voor bouwpuin, kapotte pallets, kapot hout en plasticresten. Bovendien zijn afvalverwerkingsbedrijven, net zoals de producenten van ruwbouwmaterialen, vaak gevestigd aan waterlopen, zoals je dat hier ook in Brussel ziet. "Het is een win-winsituatie om die logistieke cirkel te sluiten", aldus Gevaers.

Financieel doet Shipit het als geheel goed, maar deze speciale afdeling in Brussel moet nog groeien en zoekt meer werven. De belangrijkste hindernissen blijken psychologisch te zijn.

"Aannemers denken al snel dat het complex en duur is", zegt de CCO. "Maar onze doorstroom loopt heel vlot. Hoewel vervoer per schip iets duurder is dan vrachtwagentransport, bespaar je in totaal 5 tot 10 procent op de bouwkosten omdat er met ons systeem veel efficiënter kan worden gewerkt op de werven en er veel minder vrachtwagenkilometers nodig zijn."

Volgens Gevaers is het voor de meeste leveranciers en aannemers goed haalbaar. “De materialen op een schip laden in plaats van in een vrachtwagen is vaak geen al te zware aanpassing wanneer het bedrijf zoals veel producenten van bouwmaterialen aan het water ligt. En voor de werfleiders lijkt het een voordeel dat niet alles tegelijk toekomt”, zegt hij.

#### Gewoontes aanpakken

Ook hij ziet ingesleten gewoontes als de grootste uitdaging. “Dat gaat onder andere over de lokale politiek”, zegt hij. “Het is essentieel dat die dit soort oplossingen voldoende steunt en er bijvoorbeeld rekening mee houdt in mobiliteitsplannen. Maar het moeilijkste is de bouwsector overtuigen om het eens anders aan te pakken. Shipit verdient een pluim omdat het als kmo iets fundamenteels probeert te veranderen in die grote, klassieke bouwsector.”

Embuild, de koepelorganisatie van bouwbedrijven, reageert dat de sector volledig achter de aanpak van Shipit staat. “Wij brengen in Brussel sowieso alle partners samen om materialen te leveren en afval weg te voeren via het kanaal”, zegt CEO Niko Demeester. “Shipit past daar perfect in en zet een trend. Meer leveranciers leggen nu opslagplaatsen voor bulkmaterialen aan langs de kaaien.” Maar de kostprijs en de flexibiliteit zullen altijd bepalen of er met Shipit kan worden samengewerkt, zegt Demeester.

“De bouwbedrijven moeten het goedkoopste transport zoeken. Soms zal het toch goedkoper zijn om een vrachtwagen te gebruiken, ook al staat die een tijd in de file op de ring. Bovendien is transport per schip een extra schakel in de keten en moeten de bouwfirma’s zeker zijn dat dat vlot zal lopen.”

Goossenaerts schat de toekomst hoe dan ook positief in. “Heel wat aannemers hebben ondertussen begrepen dat ze relevant kunnen blijven door met ons te werken”, zegt hij.

“Transport per schip is iets wat ze kunnen meenemen in hun CO<sub>2</sub>-rapportering, wat voor grote werven verplicht wordt. En in Brussel is er nog zoveel werk. De grote doelstellingen voor isolatie betekenen dat er zo’n 200 vrachtwagens per dag de stad inmoeten, vol isolatiemateriaal. Dat doen we toch echt beter via het kanaal?”

**Barbara Debusschere**