

# TRANSPORT CORNEEL GEERTS

KANAALKANT

OUR DRIVING FORCE IS PEOPLE



## “Realisatie A102 zou fantastisch zijn voor regio” Marc Geerts - Corneel Geerts Transportgroep

*Corneel Geerts Transportgroep is al 60 jaar gevestigd op het bedrijventerrein aan de Bijkhoevelaan in Wijnegem. CEO Marc Geerts runt het familiale bedrijf met zijn drie zonen. Het bedrijf heeft nood aan extra ruimte, liefst met mogelijkheid tot vervoer via het water, maar houdt ook vast aan de huidige locatie. Hij hoopt op de realisatie van de A102, de verbindingsweg tussen de rotonde van Wommelgem en Ekeren, als snelle ontsluiting naar de haven.*

**Kanaalkant: Kan je het bedrijf even voorstellen?**

“Wij zijn een familiebedrijf en zijn hier gegroeid in het industriepark vlakbij het Albertkanaal. Het bedrijf is ooit begonnen met paard en kar voor het vervoer van groenten van de Kempen naar Antwerpen. Later zijn paard en kar vervangen door een vrachtwagen en in plaats van de groenten zijn er containers en andere goederen gekomen. Wij doen nu distributie in de Benelux via het netwerk ‘Distri24’, een samenwerking

met een tiental familiebedrijven in de Benelux. Daarnaast zijn we lid van de International Forwarding Association (IFA). Dat is een samenwerking met 50 familiebedrijven in Europa. Ikzelf ben Marc Geerts, de tweede generatie. Corneel was mijn vader. Sinds ik in het bedrijf ben gekomen in 1988, heb ik steeds toegevoegde waarden voor het bedrijf gezocht met betrekking tot onder meer douane, logistiek en distributie. Sinds kort zijn mijn drie kinderen actief in het bedrijf. Sven houdt zich bezig met de vrachtwagens en het perso-

neel, Kevin met digitalisering, IT en het Europees netwerk en Kenneth, de jongste, neemt vooral de Benelux-afdeling voor zijn rekening. Ik beheer meer de visie en de strategie, terwijl de kinderen het operationele beheren. In totaal hebben we 250 vrachtwagens en 180 mensen in dienst, verdeeld over de sites in Wijnegem, Maasmechelen, Brugge en Venlo. We beschikken ook over een grote backoffice in Varna in Bulgarije waar de ganse administratie en sales gevestigd zijn. De omzet van het bedrijf bedraagt 33 miljoen euro”.

*“Waar we ook vragende partij voor zijn, is de nieuwe pijpleidingstraat naar de Ruhr. Dat zou veel mogelijkheden geven voor uitbreiding.”*

## Kanaalkant: Wat zijn de uitdagingen en troeven van de bedrijvzone?

“Wij hebben in het verleden geprobeerd om met de firma Gosselin samen te werken toen de site van Milcobel naast hen vrijkwam. Het was een interessante optie om die ruimte te kopen en onze vestiging naar daar te verhuizen omdat zij een containerterminal hebben. Dat bood de opportuniteit om containers die wij in de haven ontvangen of terug verscheppen via hun terminal te behandelen. Spijtig genoeg is dat mislukt want Gosselin heeft die site zelf gekocht. Wij zitten hier op zo’n 21.000 m<sup>2</sup>, wat de helft te klein is. Daarom willen we hier in de buurt iets ruimers vinden.

Over het water vervoeren is voor ons nog altijd interessant om niet altijd de weg te moeten gebruiken. In onze vestiging in Venlo varen we via de Maas naar Rotterdam. Wij willen hier ook het kanaal gebruiken van Antwerpen richting Genk om ons distributiecentrum in Maasmechelen op aan te sluiten. Voorlopig vinden we echter hier in de buurt geen oplossing voor ons. We hebben ook al een aanbod gekregen om onze containers naar de containerterminal in Grobbendonk te vervoeren. Maar dat is evenmin interessant, want van Antwerpen naar Grobbendonk en terug naar Wijnegem biedt niet echt een oplossing. Ondertussen kosten de files ons ongeveer vijf- à zeshonderdduizend euro per jaar aan productieverlies. We zijn dus gedeeltelijk uitgevlagd naar Limburg omdat daar geen congestie is, geen files, enz. Het enige alternatief is de haven van Antwerpen, maar dan moeten we met dokwerkers werken en dat willen we niet. Wij zijn zoekende en ondertussen zitten we hier wat gewrongen.

De grootste troef hier is dat dit onze eigendom is. De waarde is de laatste 20 jaar verveelvoudigd. Hier zitten veel Nederlandse kmo’s die zich hier allemaal willen vestigen, maar dat maakt de grond duur. Met prijzen rond de 300 à 350 euro per m<sup>2</sup> wordt het als het ware villagrond om vrachtwagens te parkeren. Naar de

*“Ook op het vlak van energie kunnen we dingen samen doen. Bijvoorbeeld samen een windmolen plaatsen voor heel het industriepark.”*

toekomst toe zien we een opportuniteit in de realisatie van de A102, de verbinding tussen het rondpunt van Wommelgem en Ekeren. Dan moeten we niet meer over de ring naar de haven. Dit zou fantastisch zijn voor de regio. Als die verbinding er niet komt, wordt dit een serieuze kostenpost, want niks rijdt hier vlot nog in de buurt. Van Kallo naar hier doen we er soms vier uur over. Ook een binnenwaartaansluiting zou een oplossing voor de toekomst kunnen zijn”.

## Kanaalkant: Wat kan Kanaalkant voor jullie betekenen?

We kunnen misschien eens samen rond de tafel zitten. Er zijn toch altijd bedrijven die stoppen of overgenomen worden. Ik veronderstel dat er de komende jaren wel wat beweging zal komen in de buurt. Wij hebben hier een buurtgroepje en komen drie keer per jaar samen bij één van de bedrijven met een receptie en stellen dan die firma voor. Dit initiatief is beperkt tot dit industriepark. Een link met andere bedrijvzones zou interessant zijn. Waar we ook vragen de partij voor zijn, is de aanleg van de nieuwe pijpleidingstraat naar de Ruhr, die hier achter door zou komen. Onder onze grond lopen al drie leidingen. Als ze die ineens mee in die nieuwe leidingstraat kunnen leggen, dan komt hier een pak industriegrond vrij. Dat zou veel mogelijkheden geven voor uitbreiding. Ik heb die vraag gesteld via de gemeente, maar die heeft zelf geprotesteerd tegen die pijpleidingstraat. Waarom? Die leiding haalt vrachtwagens van de baan.

Bundelen in een nieuwe straat biedt veel voordelen, maar lokaal zien ze daar het nut niet van in. De voordelen wegen echter op tegen de nadelen”.

## Kanaalkant: Wat kan jullie bedrijf betekenen voor de bedrijvzone?

“Dankzij ons Europees netwerk proberen wij goederen te bundelen naar alle landen van Europa en op die manier de voetafdruk te verminderen. Stel dat onze burens hun goederen met ons bundelen, dan vermindert het aantal vrachtwagens op de weg. Dat is een toegevoegde waarde. Dat geldt ook voor distributie in de Benelux, douane, enz.

Naar de toekomst toe willen we elektrisch rijden. Wij zitten op 7 km van het Antwerpse stadscentrum. Wij zouden ook goederen kunnen bundelen voor stadsdistributie. Soms vragen we ons af of de mensen daar wel mee bezig zijn, de vele vrachtwagens die hier doorrijden. Stel je voor dat er 20 firma’s zijn met elk een pallet. Dat zijn 20 vrachtwagens. We kunnen hier een hub maken voor distributie in de omliggende gemeenten.

Ook op het vlak van energie kunnen we dingen samen doen. Bijvoorbeeld samen een windmolen plaatsen voor heel het industriepark”.



Marc Geerts  
Corneel Geerts Transportgroep  
www.cgeerts.be