



VENLO Logistieke loodsen van 100.000 vierkante meter en meer zijn hier geen uitzondering. © bi

Op de bedrijventerreinen in Venlo schieten de megamagazijnen als paddenstoelen uit de grond. Logistieke loodsen van 100.000 vierkante meter en meer zijn hier geen uitzondering. Tussen Venlo en Horst kruis je het kruim van de logistieke wereld. Vastgoedspelers zoals Goodman, Prologis, WDP en Groep Heylen bouwen hier driftig distributiecentra voor logistieke reuzen als DSV, XPO Logistics en DB Schenker. Modegiganten als Michael Kors, Philips-Van Heusen (PHV, bekend van Tommy Hilfiger en Calvin Klein) en retailers zoals Lidl en Vida XL vinden hun weg naar de Nederlands-Limburgse gemeente aan de Maas.

## 1. RUIMTE VOOR LOGISTIEK

Venlo vervelt in recordtempo van een agrarisch gebied tot een logistieke groeipool. Het bedrijvenpark Trade Port Noord (TPN) heeft 231 hectare bouwrijpe kavels beschikbaar voor logistieke activiteiten, maakindustrie en bedrijven actief in de agrofoodsector. Volgens cijfers van DO Research is er in de regio Venlo-Venray sinds 2011 meer dan 600.000 vierkante meter nieuw logistiek vastgoed gebouwd. "Het succes van Venlo als logistieke topregio staat niet alleen", zegt Joost Uwents, de CEO van de beursgenoteerde vastgoedgroep WDP. "Venlo-Venray is zeer goed gelegen om de goederenstromen tussen de haven van Rotterdam en Duitsland en bij uitbreiding Europa te capteren. Er is de horizontale as over de A15 van Rotterdam over Tiel tot Arnhem en 's Heerenberg. Daarnaast is er de zuidelijke route via Tilburg, Eindhoven, Venlo en zo naar Duitsland."

Naast een goed uitgebouwd snelwegennet zijn beide assen ook voorzien van efficiënte spoor- en waterterminals. Vrachttreinen en binnenvaartschepen brengen dagelijks containers van de Maasvlakte naar Venlo. Een andere troef van het goed ontsloten Venlo is de ruimtelijke ordening. Er is opvallend weinig hoogbouw in het landschap te bespeuren, hier is ruimte voor logistiek. "De overheid werkt met een zelfstandig promotiebedrijf zoals TPN Venlo die mooie grote kavels internationaal aanbiedt met infrastructuur klaar om te vergunnen. Ook de flexibiliteit van het Nederlandse arbeidsregime biedt meer mogelijkheden dan wat in België kan", weet Joost Uwents. Al begint het succes van deze logistieke groeipool ook te wegen op de arbeidsmarkt. "Onze

klanten vinden nog moeilijk personeel", ervaart Wim Heylen, van Groep Heylen. "De schaarste op de arbeidsmarkt wordt gecounterd door buitenlandse arbeidskrachten aan te trekken", zegt hij.

## 2. VLOTTE MOBILITEIT

Ook de Antwerpse transportondernemer Marc Geerts, de eigenaar en CEO van het transportbedrijf Corneel Geerts, ziet Venlo als een kans om zijn familiale transport- en logistieke groep uit te bouwen. Begin oktober rondsloeg hij de overname af van de logistieke dienstverlener Jacob Meijer in Venlo. Met die acquisitie wil Geerts zijn internationale netwerk versterken met een magazijn van 25.000 vierkante meter in het logistieke hart van Nederlands-Limburg en met competenties rond douane, expeditie en logistiek. De belangrijkste reden waarom Geerts zijn actierrein opschuift naar Nederland, is de Antwerpse mobiliteit. "Alles staat stil in Antwerpen. Dat kost mijn bedrijf ongeveer 500.000 euro per jaar, alleen al aan loonkosten voor onproductieve uren."

Om minder afhankelijk te zijn van zijn congestiegevoelige Antwerpse hub nam Marc Geerts de jongste jaren al bedrijven in Limburg (Maasmechelen) en West-Vlaanderen (Beernem) over. Tegen begin volgend jaar wil hij ook in Vilvoorde een extra hub opstarten. Het pendelverkeer tussen zijn verschillende depots probeert Geerts zoveel mogelijk 's nachts te organiseren.

Ook Nederland kampt met de toenemende verkeersellende maar de knelpunten worden aangepakt en extra verbindingswegen worden aangelegd. Dat ervaart Hans De Sutter, de topman van TGW Benelux. De Sutter bewerkt vanuit Roosendaal de logistieke markt in Nederland en België met magazijntechnologie. "In Nederland wordt niet alleen beton gegoten waar en wanneer het moet. Er wordt ook slimme technologie gebruikt. Een voorbeeld zijn de verkeerslichten die zo geregeld zijn dat wachttijden tot een minimum worden herleid. De op- en afritten worden er geoptimaliseerd voor vrachtwagentransport."

## 3. MAATSCHAPPELIJK DRAAGVLAK

Marc Geerts gelooft sterk in de mogelijkheden van Limburg als internationale draaischijf voor transport en logistiek. "We zijn van plan meer en meer activiteiten richting Belgisch- en Nederlands-Limburg te verschuiven." Vooral de professionaliteit van Nederlands-Limburg charmeert Geerts. "België heeft een negatief imago. Dat komt nu heel hard naar boven. Wij vinden geen mensen meer. Wie durft hier op een barbecue zeggen dat zijn zoon of dochter werkt als chauffeur? We schamen ons dood. In Nederland is logistiek een professionele branche."

Dat professionalisme valt ook Hans De Sutter op. "Toen we met TGW, een Oostenrijks bedrijf, de beslissing moesten nemen of we het Benelux-kantoor in Vlaanderen of in Nederland zouden vestigen, hebben we een enorme machine leren kennen bij het NFIA, het Netherlands Foreign Investment Agency. Zij hebben ons heel professioneel begeleid. Ik had toen ook contact met Flanders Investment and Trade, maar na één meeting heb ik daar niets meer van gehoord."

Volgens Marc Geerts is het maatschappelijke draagvlak voor logistieke activiteiten bij onze noorderburen veel sterker dan bij ons. "In vergelijking met het professionalisme in Nederland zijn wij een bende amateurs. Op elk gebied, van de politiek tot de transporteurs. Het was een verademing om iets in Nederland over te nemen. Venlo wordt door iedereen gedragen. In België is dat anders en dat is jammer. Geografisch hebben wij evenveel troeven als de Nederlanders. Wij zouden dat ook kunnen doen in Genk met het Albertkanaal en richting Luik, maar dat ligt politiek moeilijk. Er is altijd getouwtrek tussen Vlaanderen en Wallonië. Het verschil in dynamiek is groot."

## 4. VISIE EN DAADKRACHT

Ook volgens de logistieke experts van Tri-Vizor heeft de as Genk-Luik veel potentieel. "Maar Venlo scoort op alle fronten heel goed, bij ons schort er altijd wel iets. De multimodale infrastructuur is in Venlo prima, er is veel en betaalbare ruimte beschikbaar. Er is geïnvesteerd in de bereikbaarheid. De bedrijvencluster werkt samen met hogescholen en universiteiten rond kennis en innovatie",

stelt Alex Van Breedam vast, de CEO van Tri-Vizor. Het adviesbedrijf is ook betrokken bij verschillende innovatieprojecten in Venlo. "De Nederlanders voeren ook een krachtig acquisitiebeleid dat wordt ondersteund door de overheid. De regering, de provincie en de stad zitten al heel lang op één lijn. Bij ons is dat allemaal veel complexer. Bovendien begrijpen Twan Beurskens, gedeputeerde Economie voor de provincie Limburg, en wethouder Stephan Satijn van Venlo duidelijk iets van logistiek", zegt Bart Vannieuwenhuyse, partner bij Tri-Vizor.

Dat ervaart ook Wim Heylen. "We werken in Venlo aan verschillende projecten", zegt hij. "Vijf jaar geleden hebben we een terrein van 23 hectare aangekocht om er de Venlo e-commerce Logistics Campus op te ontwikkelen. Goed voor 145.000 vierkante meter logistieke oppervlakte voor voornamelijk modebedrijven zoals Tommy Hilfiger, Calvin Klein en Bleckmann Logistics. Begin volgend jaar wordt de laatste fase gebouwd." Volgens Wim Heylen heeft Venlo niet alleen ruimte en een goede ontsluiting via de weg, het spoor en het water. "Het beleid kijkt vooruit. Terwijl de tweede spoorwegterminal nog niet vol zat, werd al gedacht aan de ontwikkeling van een derde. De provincie heeft visie en daadkracht."

In Vlaanderen ontbreekt volgens Heylen de politieke moed om dingen aan te pakken. Al heeft hij hier ook plannen. Zo gaat Groep Heylen in de haven van Gent een logistiek project ontwikkelen van 150.000 vierkante meter magazijnruimte. Een investering van meer dan 90 miljoen euro die 400 jobs kan opleveren. "We hebben ook heel veel troeven. Ik adviseer om een rodeloperbeleid uit te stippelen. Je moet ondernemers welkom heten. Ook in Vlaanderen kunnen we dat, dat hebben we bewezen door Nike naar hier te halen. Vandaag gebeurt het spijtig genoeg niet meer. De overheden en de ondernemers moeten veel nauwer samenwerken." Een nieuw project in Venlo van Groep Heylen is een magazijn van 50.000 m<sup>2</sup> voor Broekman Logistics.

Kurt De Cat

"In Antwerpen staat alles stil. Dat kost mijn bedrijf ongeveer 500.000 euro per jaar aan loonkosten voor onproductieve uren" - Marc Geerts, Corneel Geerts Transportgroup

"De regering, de provincie en de stad zitten al heel lang op één lijn in Nederland. Bij ons is dat allemaal veel complexer" - Bart Vannieuwenhuyse, Tri-Vizor



## Versturen via e-mail

Advertentie

