

nieuw verschijnsel in de vervoerswereld. Dit systeem houdt in dat een onderneming haar marktgebied opsplijst in regio's. In iedere regio wordt een centraal collectie- en distributiepunt opgericht, *de hub*. Tussen elke hub en het achterland en tussen de hubs onderling bestaan vaste lijnverbindingen, *de spokes*, waarlangs het goederenvervoer op gezette tijden plaatsvindt. De meeste expresse- en koeriersdiensten werken volgens dit systeem. Beek fungeert voor XP en Emery als hub voor het Europese vasteland. Het is dus het verzamelpunt van alle goederen die Europa als bestemming of herkomst hebben.

### Overzichtelijk

De reden waarom XP en Emery juist Beek en bijvoorbeeld niet Schiphol als hub hebben gekozen ligt, naast de centrale ligging in Europa, in het 'lege' karakter van de luchthaven. Vorig jaar overschreed Schiphol de grens van 13 miljoen reizigers en de luchthaven wordt in toenemende mate gekenmerkt door congestieverschijnselen. Dit brengt met zich mee dat goederenvervoerders de kans lopen een 'nummer' te worden en door de drukte op de luchthaven gehinderd worden. Een kleine luchthaven kent deze nadelen niet, is overzichtelijker en biedt in het algemeen een betere service aan vervoerders. Daar staat echter tegenover – en vooral wat Beek betreft is dit een

veel besproken onderwerp – dat het expressevervoer zich grotendeels 's nachts afspeelt en dus te maken kan hebben met nachtvluchtbeperkingen.<sup>2</sup>

Naast het expressevrachtvervoer worden regionale luchthavens soms ook ingeschakeld bij het ongeregelde vervoer, de *charters*. Zo werden onlangs pesticiden ter bestrijding van de sprinkhanenplaag in noordelijk Afrika via Zestienhoven afgevoerd.

### Perspectieven

De positie van Beek en Zestienhoven staat de laatste tijd sterk in de belangstelling. Beek is al jaren bezig met de aanleg van een nieuwe en langere startbaan. Tot voor kort leek dit slechts een kwestie van tijd, maar door een grotere te verwachten geluidsoverlast (vooral door de nachtvluchten) is het plan op losse schroeven komen te staan. Het toekomstperspectief van Zestienhoven oogt weer wat positiever. Lange tijd heeft het er naar uitgezien dat de luchthaven gesloten zou worden. De vrijkomende ruimte zou dan voor woningbouw gebruikt worden. Nieuwe plannen om de luchthaven in noordelijke richting te verhuizen en grootschaliger op te zetten hebben positieve reacties van beleggers opgeleverd.

Een andere belangrijke ontwikkeling voor Zestienhoven en Beek is de inspanning van

de gemeente Eindhoven om met luchtvaart Welschap ook een rol in het internationale goederenvervoer te gaan spelen. hoeverre deze luchthaven een werkelijk serieuze concurrent kan worden zal de toekomst moeten leren.

**De regionale luchthavens Beek Zestienhoven spelen een grotere rol in het internationale goederenvervoer dan men op grond van luchtvrachttarieven zou veronderstellen. Voor het vervoer van luchtvracht over de weg is van grote betekenis. Wanneer de luchthavens hun sterke punten nader uitbuiten kunnen ze een belangrijke rol spelen als nationaal en internationaal verkeersknooppunt.**

\* Studenten Sociale Geografie aan de Vakgroep Toegepaste Geografie en Ruimtelijke Planning van de Rijksuniversiteit Utrecht

1. Stefan Funnekotter en Arend Smits: *De rol van regionale luchthavens in het internationale goederenvervoer*. Afstudeerscriptie Geografisch Instituut Utrecht. Te koop bij de Vakgroep Toegepaste Geografie en Ruimtelijke Planning, Rijksuniversiteit Utrecht.

2. In de Volkskrant van 18 oktober 1988 stond vermeld dat XP International Beek dreigt te verlaten als er niet snel een soepeler regeling voor nachtvluchten komt.



## Nederland Distributieland

Rotterdam als mainport en Schiphol als gateway van Europa. Geen vreemde kretten voor een land dat een meer dan proportioneel aandeel heeft in de Europese transportmarkt. De Nederlandse economie leunt dan ook voor een belangrijk deel op transport en distributie. In een tijd waarin door toenemende internationale vervlechting de goederenstromen alleen nog maar verder zullen groeien, is het zaak deze traditioneel sterke positie verder wordt te versterken en uit te bouwen.

Daartoe is in ons land vorig jaar opgericht de Vereniging 'Nederland Distributieland'. In deze organisatie werken bedrijfsleven, overheid en andere instanties, die belang hebben bij de vervoerssector, samen. Belangenbehartiging, promotie en acquisitie behoren tot de activiteiten.

Drie doelstellingen vormen daarbij de leidraad. Ten eerste moet het produkt *fysieke distributie* worden verbeterd, wil men de voordelen van Nederland als het Europese distributiecentrum effectief kunnen uitdragen. Daartoe worden de binnenlandse ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer op de voet gevolgd; worden overheidsmaatregelen van commentaar voorzien en zo mogelijk acties geïnitieerd. Tweede doelstelling is het verlenen van service aan de individuele leden van de organisatie. Deze service kan bestaan uit het ter beschikking stellen van promotiemateriaal, maar wellicht belangrijker is het leveren van adressenbestanden, 'company-profiles' en rapporten.

Deze moeten bijdragen aan een goede 'performance' van de leden.

Promotie is de derde doelstelling; daarbij in Nederland als de Europese draaischijf voor de gehele wereld worden gepresenteerd. staande promotie-activiteiten van verschillende andere organisaties worden daarbij geïnitieerd. Nederland Distributieland richt daarbij uitsluitend op de nationale promotie, individuele acquisitie en de follow-up is voorhouden aan de leden en de regionaal opererende organisaties.

De kracht van Nederland Distributieland ligt in het feit dat de activiteiten worden ploid vanuit een sterke kennis-basis. Men richt zich op één sector van de economie en kan specifiek werken omdat dit gepaard gaat met duidelijke gebiedsafbakening.

Vanuit nationaal oogpunt moet echter worden bedacht dat transport altijd een afgeleide is van andere economische activiteiten die gedrukt worden buiten de invloedssfeer van de Nederlandse beleidsmakers vallen. Concentratie op specifieke punten is op zich juist, maar andere economische sectoren mogen niet uit het oog verloren worden.

ERIK LOUW

Nederland Distributieland, Bezuidenhoutseweg 2594 AC Den Haag. Postbus 11674, 2502 AH Haag. Telefoon: 070 - 836905.