

Vliegen een bijzaak?

De verrassende rol van onze regionale luchthavens

In de huidige discussie over Nederland als distributieland, wordt opvallend veel aandacht besteed aan het luchtgoederenvervoer. Meestal wordt hierbij de nadruk gelegd op de ontwikkelingen op Schiphol. Ongeveer 95% van de Nederlandse luchtvrachtafhandeling speelt zich daar af. Het resterende deel wordt vrijwel geheel op twee kleine (regionale) luchthavens afgehandeld, te weten Zestienhoven (Rotterdam Airport) en Beek (Maastricht Airport). De betekenis van deze luchthavens is echter veel groter dan op het eerste gezicht uit de cijfers naar voren komt.¹

STEFAN FUNNEKOTTER
EN AREND SMITS *

In 1986 werd via Beek circa 24.000 ton vracht via de lucht af- en aangevoerd en via Zestienhoven nog geen 700 ton. Deze cijfers verbleken bij de 400.000 ton van Schiphol. De werkelijke goederenstroom van en naar de regionale luchthavens is echter aanmerkelijk groter. Het grootste deel van de luchtvracht wordt namelijk (onder vluchtnummer) over de weg vervoerd. Dit verschijnsel wordt *trucking* genoemd. Het transportklaar maken van de vracht, alsmede de douaneformaliteiten vinden plaats op de regionale luchthavens, waar deze handelingen sneller verricht kunnen worden dan op grote luchthavens. Vervolgens worden de goederen naar de grote luchthavens gereden. Daar vindt direct de overslag plaats op het vliegtuig, zonder dat verder uitsortering en tussenkomst van de douane nodig is.

Besparing

Trucking levert zodoende een aanzienlijke tijd- en kostenbesparing op. Een ander voordeel is dat de vrachtwagen natuurlijk een veel flexibeler vervoermiddel is dan een vliegtuig, vooral op korte en middellange afstanden. Regionale luchthavens hebben op deze manier een 'feeder-functie' voor de grote, nationale luchthavens; vooral Zestienhoven vervult een dergelijke functie voor Schiphol.

Vanuit het oogpunt van de luchtvaartmaatschappijen, in de Nederlandse context de KLM, spelen regionale luchthavens een belangrijke rol. Door het opzetten van zogenaamde luchtvracht-steunpunten op regionale luchthavens (naast Rotterdam en Maastricht ook op Eelde, Eindhoven en Twente) en door het onderhouden van truckingdiensten van en naar de 'mainport'



Vliegveld Beek is een belangrijke schakel in het internationale net van koeriersdiensten. Onlangs is de beslissing om deze belangrijke regionale luchthaven uit te breiden, opnieuw uitgesteld.
Foto: XP International

Schiphol, kan de KLM haar marktgebied uitbreiden en beter beheersen. Op deze wijze tracht de KLM ook op buitenlandse markten te penetreren en omgekeerd doen buitenlandse luchtvaartmaatschappijen dit in Nederland.

Luchtvracht kan ten dele gezien worden als een bijproduct van het passagiersvervoer. In toestellen waarmee intercontinentaal gevlogen wordt is ruimte gereserveerd voor luchtvracht, de zogenaamde *combi-vluchten*. Het is daarom interessant voor luchtvaartmaatschappijen om vracht op die luchthavens te krijgen waar veel lijndiensten voor het passagiersvervoer zijn. Dit zijn de internationale luchthavens waar grote toestellen kunnen landen en opstijgen en waar een veelheid van bestemmingen wordt aangeboden. Van Zestienhoven en Beek kan vooralsnog niet intercontinentaal gevlogen worden en ze hebben een beperkt aanbod van bestemmingen. Aangezien het grootste deel van de luchtvracht intercontinentaal georiënteerd is, is het veel eenvoudiger de vracht via een grote luchthaven af te handelen.

Koeriers

Er wordt dus maar weinig werkelijk gevlogen van en naar de regionale luchthavens. Veel van de daar gevestigde vervoersgerichte bedrijven zoals expediteurs en luchtvrachtmakelaars beschouwen zich dan ook niet specifiek *luchthavengebonden*. In prin-

cipe zouden deze bedrijven gezien de aard van hun activiteiten op een willekeurig, goed bereikbaar bedrijfsterrein gevestigd kunnen zijn. De reden van hun aanwezigheid op de luchthavens is gelegen in de luchtvaartgebondenheid. Uit marketingoogpunt wordt dan vaak gekozen voor deze locatie om 'dicht bij het vuur te zitten'. Dit alles neemt natuurlijk niet weg dat op de regionale luchthavens ook wel degelijk vervoer per vliegtuig plaatsvindt, met name in Beek. Het 'werkelijke' luchtvervoer op deze luchthaven is in grote mate het gevolg van de aanwezigheid van diverse expresse- en koeriersdiensten. Deze nog relatief jonge bedrijfstak heeft de afgelopen jaren een spectaculaire groei doorgemaakt. Dit wordt onder meer veroorzaakt door een toenemende vraag naar snel en betrouwbaar transport van lichte zendingen, zoals brieven, pakketten en computeronderdelen. Voor dergelijk transport wordt een relatief hoge prijs gevraagd, maar verladers zijn bereid deze te betalen gezien de hoge economische waarde van de zendingen.

XP Express Parcel Systems en Emery Worldwide zijn twee op Maastricht Airport gevestigde expresse- en koeriersdiensten en leveren een groot aandeel in het totale goederenvervoer per vliegtuig op deze luchthaven. Zij zijn de enige bedrijven die met eigen vliegtuigen op Beek vliegen. Hierbij wordt het zogenaamde 'hub-and-spoke'-systeem gehanteerd, een relatief

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.²

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 regionale luchthavens hun sterke punten en meer 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 kreten 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 zich op één sector van de economie en kan actief 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 deze 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.