

Europese distributie na 1992. Deel 3: Distriparks houden zwaar verkeer uit woongebieden

Citation for published version (APA):

Tilanus, C. B. (1989). Europese distributie na 1992. Deel 3: Distriparks houden zwaar verkeer uit woongebieden. *Nieuwsblad Transport*, 3(24 augustus), 6.

Document status and date:

Gepubliceerd: 01/01/1989

Document Version:

Uitgevers PDF, ook bekend als Version of Record

Please check the document version of this publication:

- A submitted manuscript is the version of the article upon submission and before peer-review. There can be important differences between the submitted version and the official published version of record. People interested in the research are advised to contact the author for the final version of the publication, or visit the DOI to the publisher's website.
- The final author version and the galley proof are versions of the publication after peer review.
- The final published version features the final layout of the paper including the volume, issue and page numbers.

[Link to publication](#)

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal.

If the publication is distributed under the terms of Article 25fa of the Dutch Copyright Act, indicated by the "Taverne" license above, please follow below link for the End User Agreement:

www.tue.nl/taverne

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at:

openaccess@tue.nl

providing details and we will investigate your claim.

Distriparks houden zwaar verkeer uit woongebieden

Europese distributie na 1992 (3)

In zijn derde artikel over Europese distributie behandelt prof.dr. C.B. Tilanus, hoogleeraar bedrijfskunde aan de Technische Universiteit Eindhoven, het verschijnsel distriparks.

Distriparks zijn 'geografische nuclei van bedrijven op het gebied van transport en logistieke dienstverlening'. De cohesie van bedrijven in distriparks is veel groter dan in high-tech-parks. De hoofdfunctie van distriparks kan heel verschillend zijn. De verwachtingen voor distriparks zijn hoog gespannen.

Garonor

In Frankrijk zijn thans vier distriparks: Garonor te Parijs, Eurofret te Straatsburg, Garromanche te Boulogne en St. Charles te Perpignan.

Garonor ('Gare Routière Nord') ligt twaalf kilometer ten noorden van Parijs met aansluiting op de belangrijkste weg-, spoor- en luchtverbindingen. Het is gelegen aan de autoweg A1 met aansluiting via B3 en F2 op de A3 en A4; op twee km afstand van Le Bourget en zeven km van Roissy Charles de Gaulle. De spoorwegaansluiting is voor de show: een tot twee procent gaat via het spoor.

Het is in 1968 opgezet, als dochter van de verzekeringsmaatschappij Acca-Midi, met als doel onder eigen beheer de distributie van goederen in de agglomeratie Parijs te verzorgen. Dit concept werkte niet. Distributeurs wensten hun goederen niet aan Garonor over te dragen.

Het doel is toen gewijzigd in het verlenen van voorzieningen voor open overslag in de ruimste zin. Er is nu 350.000 vierkante meter geheel verhuurde magazijnruimte en onder meer de volgende voorzieningen:

- douanefaciliteiten (120 man),
- entrepôt,
- kantoorruimte,
- verzekeringen,
- wagonverhuur,
- garagebedrijf,
- brandweer,
- ambulance,
- beveiliging,
- vrachtbureau,
- vrachtautoverhuur,
- telecommunicatieverbindingen,
- PTT,
- bank,
- horecabedrijven.

In totaal ongeveer driehonderd bedrijven, waarvan vijftig transportondernemingen en 35 veembedrijven.

Volgens de heer Bloch, technisch directeur, staan er meer dergelijke distriparks op stapel in de buurt van agglomeraties. „Gemeentelijke overheden zijn vaak tegen de komst van een distripark, omdat ze bang zijn dat het verkeer, lawaai en overlast aantrekt. Dan leg ik uit dat een distripark het zware verkeer juist uit de agglomeratie weghoudt en concentreert vlak bij de snelweg. Dan is zo'n distripark welkom.”

Het is de vraag of Garonor ver genoeg buiten Parijs ligt om niet in de dagelijkse opstoppingen (de Fransen spreken van kurken) verzeild te raken. De spooraansluiting ligt in feite vijf km richting Parijs. Het zal moeilijk worden containers op de trein naar Engeland te zetten zonder vertragingen. Er is nu in tien procent van de gevallen een vertraging van het levertijdstip groter dan één uur ten gevolge van opstoppingen. Dat is dan force majeure, maar JIT-levering is op deze wijze niet mogelijk.

Il Quadrante Europa

Een consortium onder leiding van de Kamer van Koophandel van Verona is in 1982 gestart met de aanleg van Il Quadrante Europa, met als hoofddoel op- en overslag en gecombineerd vervoer. Il Quadrante Europa ligt in een rechthoek van tweehonderd hectare gevormd door een kruispunt van snelwegen en een kruispunt van spoorwegen. Een vliegveld ligt ernaast en aansluiting op een waterweg naar Venetië ligt 25 km verderop.

Er zijn nog maar een paar grote bedrijven gevestigd en er staat een riant kantoorgebouw:

- intermodaal transportcentrum (Centro Intermodale), terecht 'Palazzo' genoemd, in 1986 gereed gekomen;

- expeditiebedrijf Mezzario;

- gecombineerd-vervoerbedrijf Cemat, een particuliere onderneming, géén spoorwegdochter, die gecombineerd vervoer verzorgt naar Hamburg, Scandinavië, Rotterdam, etcetera;

- veembedrijf Magazini Generale.

Het veembedrijf probeert zijn opslagfunctie te integreren met andere logistieke diensten. Zo is er gekoelde opslagruimte, ruimte voor orderverzamelen, een kompostmachine voor de verwerking van kompost, een poetsmachine die de was van getmporteerde auto's kan poetsen, tachtig auto's per uur.

Il Quadrante Europa wil alle moderne faciliteiten ten behoeve van logistieke activiteiten aan ondernemingen bieden, zoals douane-afhandeling, magazijnen, overslag voor multimodaal transport, laboratoria.

Il Quadrante Europa ziet zichzelf als het middelpunt voor transport in Europa. Er wordt verder gebouwd aan een infrastructuur om transport- en distributiebedrijven aan te trekken. Aan verdere verbetering van de sporaansluiting wordt gewerkt. De productie per werknemer zal worden opgevoerd door mechanisering en automatisering.

Synergie

Bij distriparks zijn de synergie-effecten tussen de gevestigde bedrijven zeer duidelijk. De heer Bloch van Garonor: „Elders staan magazijnen leeg, op Garonor is elke vierkante meter verhuurd. Bedrijven gaan steeds meer letten op de lokatie van magazijnen en de aanvullende voorzieningen. In toekomstige distriparks zullen distributiefaciliteiten worden gecombineerd met handelsactiviteiten.”

Lokale overheden werken vaak tegen. Dit is het geval in Lyon, waar de noodzakelijke wegenbouw en transportfaciliteiten tientallen jaren tegengehouden zijn door lokale overheden, volgens zeggen van M. Vaux, districtsinspecteur voor het verkeerswezen van de regio Rhône-Alpes. Thans is Lyon vast van plan het vijfde transitopunt in Frankrijk te worden.

Nederland

De ontwikkeling van Nederlandse distriparks gaat ook niet over rozen. Het distripark dat aangelegd wordt in Rhoon (gemeente Albrandswaard) is het resultaat van jarenlang touwtrekken. Het is de vraag of het Transportcentrum Westland in de gemeente Maasland er nog wel komt. Ook Venlo, waar toch meer ruimte is, heeft zijn logistieke centrum nog niet binnen.

Conclusie

Het is begrijpelijk dat de lokale bewoners van landelijke gemeenten niets willen weten van distripark in hun onmiddellijke omgeving met al het zware verkeer, het lawaai en de stank van dien. Toch moet worden ingezien dat distriparks het zware verkeer juist concentreren bij de snelwegen en afhouden van de meer kwetsbare woongebieden. Kosten en baten van distriparks zouden door objectieve, boven de partijen staande instanties moeten worden afgewogen. Touwtrekken en traineren is niet bevorderlijk voor een optimale besluitvorming.

Literatuur

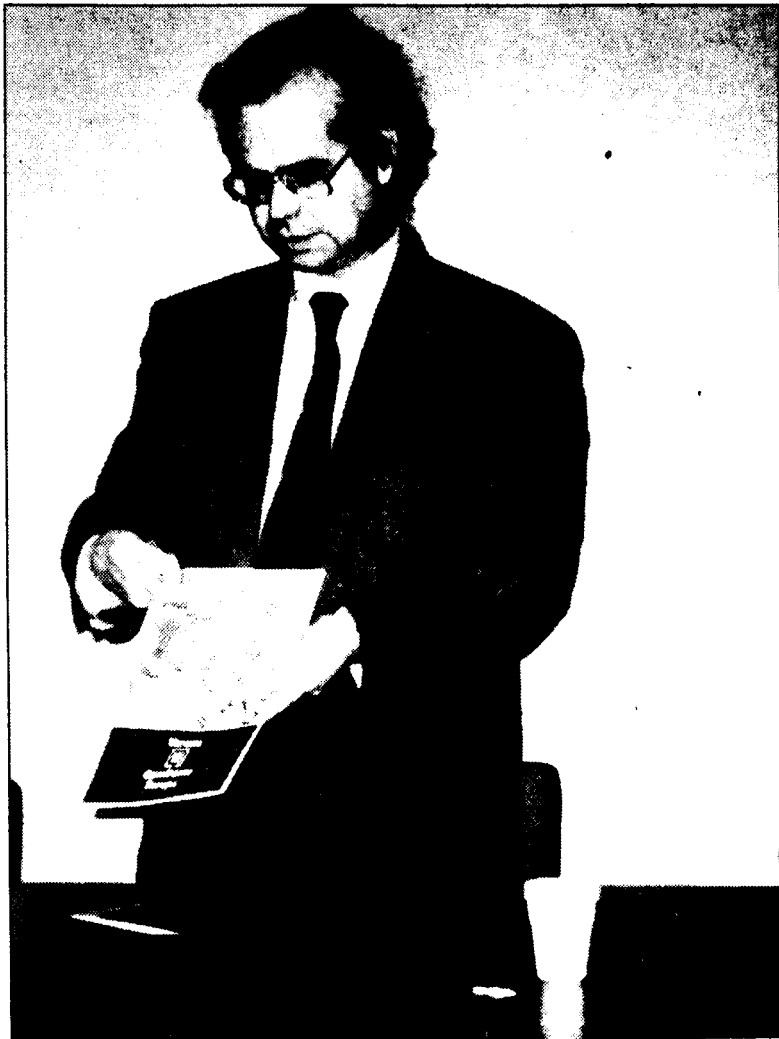
'Internationale distributielogistiek na 1992', Studievereniging Industria, Faculteit Bedrijfskunde, Technische Universiteit Eindhoven, 1989.



• De architect van Garonor, Bloch, bij een plattegrond van dit distripark.



• Toen op Garonor de uitlaatpijp van een huurbusje rolde, was er binnen tien minuten hulp van het lokale garagebedrijf.



• Raffaele Vinco, directeur Consorzio ZAI, laat zien dat Il Quadrante Europa ligt op het kruispunt van de routes Italië-Scandinavië en Frankrijk-Joegoslavië.



• De hoofdfunctie van Il Quadrante Europa te Verona is de overslag voor het gecombineerd vervoer. Dagelijks rijden de vrachtwagens van de Brenner naar München en verder naar Hamburg en Kopenhagen.

ECMT: European Conference of Ministers of Transport / CEMT: Conférence Européenne de Ministres de Transport

De ECMT is gevestigd in het kasteeltje van de OESO te Parijs. Bij de ECMT werken twintig mensen. Onze landgenoot Jan Terlouw is algemeen secretaris, de Belg Arthur de Waele is hoofd onderzoek.

Tweemaal per jaar komen hier de transportministers van 19 Europese landen bijeen, te weten de twaalf EG-landen plus Zwitserland, Oostenrijk, Joegoslavië, Turkije, Noorwegen, Zweden en Finland. Geassocieerde landen zijn: de VS, Canada, Japan en Australië en binnenkort Marokko. De Transportcommissie van de Comecon-landen wil een relatie met de ECMT aangaan, maar de OESO is daar niet happig op.

De ECMT heeft geen beslissingsbevoegdheid, en biedt juist daarom een forum om over problemen open en diepgaand te onderhandelen. De output zijn 'ontwerpbesluiten'.

Verder organiseert de ECMT vier tot vijf ronde-tafelconferenties per jaar. Hiervoor worden experts uit alle landen uitgenodigd. De resultaten zijn gepubliceerd in ruim tachtig 'blauwe boekjes': de ECMT Round Table serie.

De ECMT houdt zich alleen bezig met 'grondtransport' (inclusief binnenvaart); niet met lucht- en zeevaart. De behandelde problematiek betreft:

1. Infrastructuur (bij economische groei groter dan 1,3 procent

ontstaan er geweldige bottlenecks; je ziet dat nu ook gebeuren);

2. Milieu (de ECMT heeft zich tot 1982 verzet tegen milieubescherpende maatregelen; in november 1989 wordt voor het eerst een ministerraad gewijd aan transport en milieu, samen met de milieu-afdeling van de OESO);

3. Verkeersveiligheid (is langzaam gestegen, maar vorig jaar weer gedaald; in de negentien Europese landen 65.000 doden per jaar en 1,5 miljoen gewonden, waarvan velen in rolstoelen, waar zijn we mee bezig?);

4. Stedelijk vervoer (hier gaan eenderde van de ronde-tafelconferenties over);

5. Transport voor gehandicapten

(Terlouw: „De mate van beschaving van een volk meet je af aan de manier waarop het zijn minderheden behandelt.”);

6. Spoorwegen (waren tot 1920 de ongekroonde koningen van het transport; moeten langzaam leren dat ze voor hun markt moeten vechten).



• Van links naar recht: prof. Bernhard Tilanus (TUE), dr. Jan Terlouw (ECMT), dr. Arthur de Waele (ECMT). Terlouw: „Rekening-rijden is gekoppeld aan het territorialiteitsprincipe, maar sommige landen zien dat genuanceerder.”