

Eindhoven als centrum voor internationale hulpverlening

In de regio Eindhoven bevindt zich een geweldig potentieel op het gebied van logistiek management. Gezocht zou moeten worden naar mogelijkheden om dit potentieel te benutten.

De regio Eindhoven bezat al vanouds een belangrijke vervoerseconomische rol. De regio ligt op het kruispunt van de belangrijke handelswegen tussen de bisdommen Utrecht en Luik, en tussen de rijke Hollandse gewesten en het Middenduitse gebied. Na een stormachtige ontwikkeling, die met name door de elektrotechnische en automobiellindustrie aan de stad is geschonken, staan deze traditionele dragers van de regionale groei nu bloot aan de koude wind van de wereldmarkt. Daardoor is behoefte ontstaan aan bezinning op de toekomst en aan initiatieven die de regio nieuwe impulsen kunnen geven. De innovatieve traditie van Eindhoven staat er borg voor dat dergelijke initiatieven van de grond kunnen komen.

Om nieuwe mogelijkheden te creëren en benutten zijn kwaliteiten vereist. Die kwaliteiten, of het nu gaat om beschikbare kennis, technologie, hoogwaardige arbeid of risicokapitaal, lijken in het Eindhovense bijna altijd voor handen.

Welke mogelijkheden zijn er in dit gebied voor vervoerseconomische initiatieven? In dit artikel wil ik wijzen op de kansen die de regio Eindhoven heeft op het gebied van logistiek management ofwel goederenstroommanagement. Het is bekend, dat meerdere regio's zich op deze markt willen profileren. Maar de regio Eindhoven heeft enkele unieke kenmerken, die elders niet in die mate voorkomen.

Stuwende infrastructuur

De vervoerseconomische potenties van een regio kunnen op verschillende manieren worden bekeken. Men kan zich richten op de vraag naar logistieke dienstverlening van het verla-

dende bedrijfsleven dat in de regio en de onmiddellijke nabijheid is gevestigd. Uit de vraag naar logistieke dienstverlening kan dan worden afgeleid wat de vraag naar vervoersvoorzieningen zal kunnen zijn. Zo is onlangs nog de haalbaarheid van een railterminal te Acht beoordeeld op grond van de in de regio in de nabije toekomst te verwachten vraag naar gecombineerd vervoer, zowel van civiele als militaire gebruikers. Toen is vast komen te staan dat een samenwerking tussen militair en civiel gebruik tot de mogelijkheden behoort en kan leiden tot voldoende draagvlak voor een rendabele exploitatie.

Als die railterminal er eenmaal is, dan kan die voorziening ook een stuwend karakter gaan krijgen. Er kunnen dan nieuwe initiatieven ontstaan juist omdat de railterminal er is. De railterminal bedient dan niet alleen maar de regio Eindhoven, maar een veel groter gebied. Hetzelfde geldt voor de luchthaven Eindhoven die natuurlijk nu al een groter achterland kent. Infrastructurele voorzieningen kunnen aldus – en vaak binnen betrekkelijk korte tijd – een belangrijke impuls geven aan nieuwe initiatieven in de regio.

Een andere benadering is om niet zozeer te kijken welke potenties aan de ontwikkeling van de omvang van de goederenstroom naar, door en uit de regio verbonden zijn (de vraagkant), maar welke aanwending kan worden gevonden voor de overschotten aan beschikbare kennis op het gebied van het logistieke management (de aanbodkant). In een regio waar allerlei negatieve verhalen klinken over de ontwikkeling van de vraag naar logistieke dienstverlening, is die laatste benadering veel interessanter. Het vinden van nieuwe aanwendingsmogelijkheden voor de be-

staande potenties kan de economische structuur van de regio wellicht op belangwekkende wijze verbeteren. Het kan wellicht nieuwe perspectieven openen waar ook andere bedrijfstakken in de regio van kunnen profiteren (diversificatie).

Logistieke kennis

In dit verband is van belang dat Eindhoven beschikt over een kennispotentieel op het gebied van mondiaal logistiek management dat uniek genoemd mag worden in Europa. Die overmaat aan logistieke kennis is onder andere te danken aan de jarenlange inspanningen van de logistieke opleiders van Philips. Zij hebben al in de tijd dat in Nederland nog nauwelijks iemand sprak over logistiek per jaar vele tientallen cursisten opgeleid in de beginselen van het logistiek management.

Ook aan de TU-Eindhoven zijn de opleidingsmogelijkheden op dit terrein groot¹. De kansen om daarvan gebruik te maken in organisaties, zoals Philips en DAF, zijn echter aan het afnemen. Daarnaast zijn die internationaal werkende organisaties om allerlei redenen het logistieke talent langzamerhand aan het terugroepen naar de thuisbasis. Internationale logistieke kennis is derhalve in het Eindhovense ruim aanwezig. En bovendien blijkt dat deze kennis ook onderhouden wordt.

Toen in de jaren zestig de discussie in het Rotterdamse ging over de toelating van nieuwe bedrijven in het Rijnmondgebied, zocht men eveneens aansluiting bij de mogelijkheden van de arbeidsmarkt. De discussie was toen echter juist omgekeerd. Er was krapte op de arbeidsmarkt en men zocht een criterium om die activiteiten te selecteren die een vraag naar arbeid zouden uitlokken, welke kwantitatief en kwalitatief aansloot bij datgene wat beschikbaar was. In Eindhoven en omgeving bevindt zich wellicht al op dit moment een overmaat aan ongebruikte logistieke kennis. Door de verminderde vraag van logistiek gezien internationaal georiënteerde bedrijven ligt die kennis voor het oprapen.

1. Naar verluidt zal die kennisvoorsprong nog verder worden uitgebouwd door middel van het nemen van initiatieven tot het stichten van een logistieke onderzoekschool aan de Technische Universiteit.

Witte vloot

Het zou een idee kunnen zijn om eens na te denken over de vestiging van het logistieke commando voor een Europese 'witte vloot' in Eindhoven². Een 'witte vloot' behoort tot de uitrusting van een organisatie die zich wereldwijd bezighoudt met de inzet van logistieke hulp in gebieden die door rampen van natuurlijke aard of oorlogsgeweld zijn getroffen. Waarom is Eindhoven daarvoor een geschikte plaats? In de eerste plaats gaat het hierbij om de aanwezigheid van logistieke kennis en het onderhoud daarvan. In de tweede plaats kan de aanwezige luchtvaartinfrastructuur hierin een belangrijke rol spelen. In de derde plaats lijkt ook van de zijde van de Nederlandse Defensie-organisatie de humanitaire hulpverleningstaak in de wereld een officiële status te verkrijgen.

De tijd lijkt bovendien ook vanuit politiek oogpunt rijp om op Europees niveau aandacht te vragen voor het oprichten van een commandostructuur en een 'witte vloot' die logistieke hulp kunnen bieden bij humanitaire acties in gebieden die worden getroffen door oorlogen of natuurrampen. De tijd dat Europa zich afzijdig kon houden van het politieke wereldtoneel, is voorbij. Bovendien dienen we er rekening mee te houden dat de vraag om hulp in de vorm van medische ondersteuning of voedselhulp in de toekomst zal toenemen³. Daar zijn meerdere redenen voor. In de eerste plaats neemt de wereldbevolking sterk toe en daarmee eveneens de afhankelijkheid van de wereldbevolking van een adequaat handelssysteem dat de verdeling van voedsel voor zijn rekening neemt⁴. In de tweede plaats neemt het aantal gewapende lokale conflicten toe, dat de oorzaak kan zijn van een verstoring van de reguliere logistieke voorziening van een regio⁵. Er is als het ware een toenemend gevaar van incidentele interrupties in de logistieke voorziening van dichtbevolkte gebieden waar een bijna permanente armoede heerst. Bij natuurrampen, oorlogshandelingen en andere ernstige verstoringen is een dergelijk arm gebied altijd afhankelijk van externe hulp. Europa en de Verenigde Staten lijken als enigen in staat om hulp te kunnen organiseren in het geval er interrupties optreden in de logistieke voorziening van voor

het leven noodzakelijke middelen. Hulp 'brengen' is een belangrijke logistieke opgave.

Logistieke opgave

Wat staat mij nu precies voor ogen? Indien wordt gedacht aan een witte vloot dan is het duidelijk, dat er sprake is van een organisatie die bestaat uit operationele hulpbiedende eenheden, voer-, vaar- en vliegtuigen en mobiele voorraden en hospitalen. Daarenboven is er een commandostructuur die met name berekend is op het organiseren van logistieke diensten en eerste levensbehoeften te zamen ('lifelines') ten behoeve van die gebieden die op de een of andere wijze zijn verstoken van een normale logistiek⁶. Dat betekent, dat ik denk aan een soort 'disaster relief organisation' onder gouvernementele of Navo-vlag, die op verzoek van regeringen of de desbetreffende organen van de Verenigde Naties kan opereren op in principe elke plaats in de wereld.

Een 'witte vloot' zelf bestaat uit schepen en vliegtuigen die in staat zijn om de 'relief-taak op zich te nemen daar waar de noden geconstateerd zijn en waar de politiek hulp noodzakelijk acht. De hulp kan betrekking hebben op de behoefte aan veiligheid (low-intensity conflict), eerste levensbehoeften (voedsel, tijdelijk onderdak) en medische noodhulp in het betrokken gebied.

De commandostructuur ervan levert 'logistieke besturing' en leidt de taken zowel intern als wel extern. Het opzetten en onderhouden van lange logistieke lijnen vereist een specifieke kennis, die in het Eindhovense in ruime mate voorhanden is. Het denken in massale stromen goederen is aan Eindhovense logistici ook niet vreemd. Let wel, ik heb het niet over de politieke commandostructuur, maar over het logistieke commando, dat goed zou passen in het Eindhovense.

Een dergelijke logistiek centrum sluit aan bij de kennisinfrastructuur, het sluit aan bij de ervaring van het management van de aldaar gevestigde bedrijven en het sluit aan bij de voorzichtige initiatieven die op dit moment al door de krijgsmacht, met name de Koninklijke Luchtmacht, worden genomen ten behoeve van haar wereldwijde hulpverleningstaak. Maar ook andere organisaties

kunnen in dit verband genoemd worden, zoals 'Artsen zonder grenzen' en het 'Rode Kruis'.

Slot

Het mag duidelijk zijn, dat er voor de realisatie van het bovengenoemde logistieke initiatief nog vele stappen gezet dienen te worden. Stuwende initiatieven voorstellen is nog iets anders dan ze verwezenlijken. Het belangrijkste is dat de regionale potenties eens worden bekeken vanuit het oogpunt van alternatieve aanwendingsmogelijkheden van hoogwaardige kennis buiten de organisaties waar die tot nu toe wordt aangewend. Dan beschikt Eindhoven over grote mogelijkheden.

H.B. Roos

De auteur is hoogleraar luchtvaarteconomie aan de Universiteit van Amsterdam en hoogleraar logistiek management aan de Erasmus Universiteit. Hij is tevens verbonden aan KPMG Klynveld Management Consultants.

2. De kiem daarvoor lijkt al te kunnen worden gelegd. Een aantal civiele hulporganisaties, die met dat doel over de gehele wereld werken, lijkt interesse te hebben voor vestiging in of nabij Eindhoven.

3. Zie bij voorbeeld G. Borst, Jaarrede KMA, 1992 en ook H.P.M. Jaegers, *Slagkracht en manoeuvreerbaarheid*, Oratie, KMA, 1992.

4. Zie bij voorbeeld daaromtrent *World development report 1991*, World Bank, Oxford University Press, 1991, blz. 254-255. De wereldbevolking zal in 2025 een omvang hebben van 8,5 miljard mensen tegen 5,2 miljard in 1989.

5. Zie eveneens het genoemde Wereldbankrapport van 1991 (blz. 141): Het aantal burgeroorlogen is in de laatste decennia sinds de tweede wereldoorlog steeds gestegen tot 29 in de periode 1980-1989. Het aantal kan verder stijgen in de jaren negentig (blz. 22): "The decline of superpowers leads to regional crises and ethnic strife within and among countries; arms races divert economic resources; terrorism, drugs, and poverty undermine internal security".

6. Daarmee komt een tweede begrip aan de orde nl. het logistiek management van de benodigde goederen. Hieronder wordt verstaan het organiseren van verzameling, transport en distributie van voor het leven noodzakelijke goederen. Voor de hulpbehoevenden gaat het erom dat zij zo snel mogelijk de hulp krijgen. Bij rampen zonder geweld hangen mensenlevens af van de snelheid van de hulpacties. Bij geweldadige rampen gaat het zowel om de snelheid als ook om de verzekering dat de hulp ter plaatse aankomt.