

Valse verwachtingen?

B. Kuipers*

Is 'Value Added Logistics' (VAL) de oplossing voor de problemen van onze nationale economie? Die indruk zou men kunnen krijgen uit een recent onderzoek in opdracht van het Ministerie van Economische Zaken. In dit artikel wordt nagegaan of de hooggespannen verwachtingen van VAL reëel zijn en welke voor- en nadelen ervan voor de Nederlandse economie te verwachten zijn.

'Value Added Logistics' (VAL) lijkt de oplossing voor de problemen van onze nationale economie, zo blijkt uit een onderzoek dat de consultants Knight Wendling en AT Kearney in opdracht van het Ministerie van Economische Zaken en de Stichting Nederland Distributieland hebben verricht. Zij schatten de potenties van VAL gunstig in, om niet te zeggen zeer gunstig: "Het potentieel aan toegevoegde waarde kan oplopen tot een bedrag tussen de 40 en 80 miljard gulden in het jaar 2015, oftewel tussen de 200 en 400.000 arbeidsplaatsen"¹ En *Elsevier* concludeert in een artikel over VAL: "Nederland heeft in zekere zin geen andere keus. Er zijn weinig andere mogelijkheden om mee te zeilen op de golven van de snelle economische groei in het Verre Oosten, Zuid-Amerika en straks wellicht Oost-Europa"². Eigenlijk hoeft het nationale economiedebat dus niet meer plaats te vinden: de oplossing ligt binnen handbereik.

In dit artikel ga ik in op de realiteitswaarde van de zeer grote groei in werkgelegenheid en toegevoegde waarde die van VAL wordt verwacht. Tevens zal ik de voor- en nadelen van VAL voor ons land op een rij zetten. Ik begin echter met een korte uiteenzetting van het begrip VAL.

VAL: uitgestelde productie

Value Added Logistics is een fase in de logistieke keten na het primaire productieproces en voor de komst van het product in de winkel³. VAL wordt ook wel aangeduid met 'uitgestelde productie': het basisproduct is gereed en op de regionale markt aanwezig, maar er moet nog een laatste productiefase plaatsvinden. Per markt bestaan er verschillende voorkeuren ten aanzien van accessoires of 'kleur.', apparaten moeten aan de lokale netspanning worden aangepast of consumenteninformatie moet worden bijgesloten. VAL-activiteiten zijn daarmee ordergestuurd, in tegenstelling tot gewone productie die in veel gevallen voorraadgestuurd is. Andere, niet 'klantspecifieke' VAL-activiteiten zijn: ompakken, kwaliteitscontrole, reparatie, hergebruik en assemblage.

Veel van deze activiteiten kunnen moeilijk bij de centrale productievesting worden uitgevoerd, zoals

het inspecteren van goederen op eventuele schade tijdens de reis. Voor andere activiteiten is VAL het resultaat van een afweging tussen de kosten – inclusief het hoge Europese loonniveau – en het risico dat de vraag van verschillende marktsegmenten verkeerd is ingeschat, waardoor kant-en-klare producten die op de ene markt niet verkocht raken, ook niet kunnen worden afgezet op andere markten. Daarnaast ontstaan door het VAL-concept schaalvoordelen in opslag en transport.

VAL is niet voor alle goederen toepasbaar. Een product dat reeds volledig naar de wens van de klant is geproduceerd hoeft niet nogmaals te worden aangepast, net als een massa-product. De goederen met VAL-potentie zijn, volgens Knight Wendling en AT Kearney: elektronica-apparatuur, tropisch fruit, farmaceutische producten, bevroren vis, kolen, dranken, voertuigen, kleding en koffie/cacao. Daarnaast verschilt de potentie voor VAL met marktkenmerken als de doorlooptijd van de producten, de vraagfrequentie, de waardedichtheid en verpakkingsdichtheid. Ook de marktspreiding en de logistieke strategie van een bedrijf zijn van belang.

Arbeitsplaatsen en toegevoegde waarde

Knight Wendling en AT Kearney berekenen de huidige potentiële toegevoegde waarde van VAL op 5 à 10 procent van de importwaarde. Op dit moment is de totale potentiële importwaarde voor alle VAL-goederen in de havens van Rotterdam en Amsterdam, volgens de twee consultants, f 100 miljard. Dit betekent

* De auteur is werkzaam bij de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Hij dankt C. den Hartog en S. Weijers voor hun commentaar op een eerdere versie van dit artikel.

1. AT Kearney en Knight Wendling, *Value Added Logistics: meer toegevoegde waarde in de gateway door industriële en logistieke dienstverlening*, Den Haag, 1993, blz. ii.

2. E. Vrijzen, Hongkong-Oldenzaal-Hongkong. Schakelpositie Nederland kan voor tienduizenden banen zorgen, *Elsevier*, 29 januari 1994, blz. 52-58.

3. Zie ook: R. van Hoek en J. Muntendam, Nederland in de VAL, *ESB*, 4 augustus 1993, blz. 709-711.

dat door VAL 5 tot 10 miljard gulden aan toegevoegde waarde wordt gerealiseerd. Ter vergelijking, het CBS komt voor de transportsector als geheel voor 1990 op een toegevoegde waarde van f 32 miljard en de deelsector 'veem en pakhuizen' (de traditionele benaming voor distributiecentra; de behuizing van VAL-activiteiten) kende in 1991 bedrijfsopbrengsten van f 1,4 miljard⁴.

Knight Wendling en AT Kearney berekenden vervolgens dat in 1990 in werkelijkheid door VAL slechts 500 miljoen gulden aan toegevoegde waarde werd gerealiseerd, veel minder dan de potentiële 5 tot 10 miljard. Om duidelijkheid te krijgen omtrent deze getallen – 500 miljoen of 5 miljard – geef ik hieronder een nadere analyse op basis van eigen berekeningen van de waarde van goederenstromen met VAL-potentie door de haven van Rotterdam⁵.

Distributie, productie en export

VAL is sterk gerelateerd aan Europese distributie en kan worden gezien als een deelverzameling van deze vorm van distributie. Europese distributie is wederom een deelverzameling van de totale hoeveelheid goederen die in entrepot, pakhuis of veem wordt ingeklaard voor lokale, nationale, Europese of zelfs mondiale distributie. Het in voorraad houden van deze goederen, die buiten onze landsgrenzen zijn vervaardigd, staat bekend als de 'distributiefunctie' van Nederland⁶. Naast deze distributiefunctie wordt de exportfunctie onderscheiden: transportdienstverlening die al of niet via Nederlands grondgebied en al of niet met overlading voor derden wordt verricht. Ten slotte is er de productiefunctie: hieronder vallen goederen die worden vervoerd voor de productie- en handelsondernemingen in ons land. Alle in de nationale havens aan- of afgevoerde goederen hebben één van deze drie functies als achtergrond.

VAL is een onderdeel van de distributiefunctie; de importwaarde van VAL moet worden afgeleid van de hoeveelheid goederen die in ons land wordt aan- en afgevoerd om in een distributiecentrum te worden opgeslagen en eventueel bewerkt.

Als de totale omvang van de in Rotterdam aan- en afgevoerde stromen per functie wordt onderscheiden, dan blijkt Rotterdam vooral een doorvoerhaven te zijn (zie tabel 1). Zowel naar gewicht als naar waarde gemeten, gaat het grootste deel rechtstreeks naar het achterland (de exportfunctie). Ongeveer een derde van het totale pakket dat in Rotterdam wordt overgeslagen, is bestemd voor de nationale productiehouding. De distributiefunctie scoort naar gewicht gemeten redelijk, maar de waarde van de goederen is totaal slechts 55 miljard (16%), ruim de helft van de 100 miljard van de sectoren met VAL-potentie. De verhouding tussen deze drie functies is gezien over de periode 1978-1992 redelijk stabiel.

Als de structuur van de distributiefunctie nader wordt geanalyseerd (zie tabel 2)⁷, blijkt deze functie naar gewicht gemeten voor zo'n 95% een (petro)chemische aangelegenheid, en zo'n 64% (35,5 miljard) van de waarde van de goederen in entrepot of distributiecentra betreft aardolie- of chemische producten. 'Nederland Distributieland', zo blijkt uit deze analyse, is met name een (petro)chemisch concept⁸.

Tabel 1. Verdeling van de waarde en het gewicht van het in Rotterdam aan- en afgevoerde ladingpakket naar functie (in mln. ton/mrd. gulden)

| | Productie- functie (in-/export) | Export- functie (doorvoer) | Distributie- functie (entrepot) | VAL- sectoren |
|-----------------|---------------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------|------------------|
| Naar gewicht | 123 28% | 183 42% | 134 30% | 5 1% |
| Naar waarde | 107 30% | 193 54% | 55 16% | 7 2% |

Bron: eigen berekening op basis van Van Mourik (1992), Van Zorge (1993) en CBS (1993).

De potentiële VAL-goederen zijn te vinden in de sectoren land- en tuinbouw, visserij, chemische eindproductenindustrie, basismetaalindustrie, de machine-industrie, de elektrotechnische industrie en de instrumenten- en optische industrie. Te zamen vertegenwoordigen deze sectoren een waarde van ruim 19 miljard gulden (zie tabel 2). Maar de totale waarde van genoemde sectoren bevindt zich op een hoger aggregatieniveau dan de VAL-sectoren. Bij voorbeeld een VAL-relevante deelsector als de farmacie maakt slechts een fractie van de totale waarde (f 10,6 miljard) van de chemische goederen uit; hetzelfde geldt voor de genoemde deelsectoren in de land- en tuinbouw. Daarnaast betreft deze 19 miljard zowel de entrepot-opslag als de entrepot-uitvoer (dat wil zeggen goederen die vanuit het achterland via Nederland

4. CBS, *Statistisch Jaarboek 1994*, Sdu uitgeverij, Den Haag, 1993, blz. 204-205. Deze cijfers zijn niet gecorrigeerd naar activiteiten behorende tot de telecommunicatiesector of postrijen, activiteiten die niet daadwerkelijk tot de transportsector behoren, maar wel in het totaal van de sector zijn opgenomen. In een ander onderzoek (P.M. Blok, M. van Mourik, R. Voskuil, C.J. Ruijgrok en K.M. Gwilliam, *Rol van het goederenvervoer in de economie*, NEI, Rotterdam, 1992, blz. 39-40) is deze correctie wel uitgevoerd. De toegevoegde waarde van de totale transportsector en de deelsector 'veem en pakhuizen' bleek in 1988 f 12 miljard, respectievelijk f 736 miljoen per jaar.

5. Goed voor 88% van de totale waarde van de overzee in Nederland aan- en afgevoerde goederen. Zie: B.C. van Zorge, De waarde van de in- en uitgevoerde goederen per vervoertak, 1988-1991, CBS, *Maandstatistiek verkeer*, 1993/8, blz. 13-52.

6. Zie P.M. Blok e.a., op. cit., blz. 21. Daarnaast zijn er in ons land distributiecentra met een 'nationaal verzorgende functie' voor de bevoorrading van supermarkten e.d.

7. De analyse werd uitgevoerd door goederengroepen (nstr-code) te vertalen naar stromen voor bedrijfssectoren (sbicode) (M. van Mourik, *Standaard bedrijfsindeling gerelateerd aan goederengroepen*, MERC, Rotterdam, 1992, interne notitie). De goederenstromen zijn vervolgens per sector vertaald naar de waarde van de aan- en afgevoerde goederenstromen (B.C. van Zorge, op. cit. en CBS, *Statistiek van de aan-, af- en doorvoer 1991*, CBS, Voorburg/Heerlen, 1993).

8. Dit blijkt eveneens uit: E. Louw, Douane-entrepots en de Nederlandse internationale distributiefunctie, *Tijdschrift voor vervoerswetenschap*, jrg. 26, nr.4, 1990, blz. 518-531.

Europa verlaten en goederen die via Nederland naar het achterland worden gedistribueerd). Ten slotte gaat het, naast de Europese distributie, om de totale distributie, dus ook om nationale en regionale distributie (met weinig VAL-potentie).

De waarde van de goederen met VAL-potentie ligt, op basis van de analyse van de omvang van de goederenstromen, aanmerkelijk lager. Uit een nadere inschatting blijkt dat de totale waarde in de orde van zo'n *f* 7 miljard ligt; een factor 14 lager dan de eerder genoemde 100 miljard gulden.

Het verschil tussen de berekeningen van Knight Wendling en AT Kearney en mijn berekeningen is, dat eerstgenoemden de totale aanvoerwaarde van goederenstromen als potentie zien voor VAL. Echter, slechts de stromen voor de distributiefunctie hebben VAL-potentie.

Als ik Knight Wendling en AT Kearney volg in hun aanname dat de potentiële toegevoegde waarde 5 à 10% van de waarde van de aangevoerde goederen bedraagt, dan resulteert de door mij berekende 7 miljard gulden in een toegevoegde waarde door VAL voor de nationale economie van *f* 350-700 miljoen. En dat is een niveau dat aansluit bij de eerder genoemde CBS-cijfers van *f* 1,4 miljard aan toegevoeg-

Tabel 2. De aan- en afvoerstromen in de baven van Rotterdam t.b.v. de distributiefunctie, geanalyseerd naar dominante sectoren, naar gewicht en naar waarde (x mln. ton en x mrd. gulden)

| Bedrijfsklasse (sbi-indeling) | milj. ton | <i>f</i> mrd |
|---|--------------|--------------|
| Land- en tuinbouw | 3,4 | 3,2 |
| Bosbouw | 0,0 | 0,0 |
| Visserij | 0,0 | 0,0 |
| Aardolie-/aardgaswinning- en expl. | 94,8 | 15,8 |
| Overige delfstoffenwinning | 0,1 | 0,0 |
| Voedingsmiddelenind.(vers) | 3,7 | 4,2 |
| Voedingsmiddelenind. (houdbaar) | 0,5 | 0,5 |
| Textielindustrie | 0,0 | 0,1 |
| Kledingindustrie | 0,0 | 0,3 |
| Leer-, schoen- en leerwarenind. | 0,0 | 0,0 |
| Hout- en meubelindustrie | 0,0 | 0,0 |
| Papier- en papierwarenind. | 0,5 | 1,2 |
| Grafische ind. en uitgeverijen | 0,0 | 0,0 |
| Aardolie-industrie | 21,4 | 9,1 |
| Chemische industrie | 8,8 | 10,6 |
| Rubber- en kunststofverw.ind. | 0,0 | 0,0 |
| Bouwmat., aardew. en glasind. | 0,4 | 0,1 |
| Basismetalaalindustrie | 4,6 | 1,0 |
| Metaalproductenindustrie | 0,0 | 0,0 |
| Machine-industrie | 0,1 | 1,2 |
| Elektrotechnische industrie | 0,1 | 2,2 |
| Autoindustrie | 0,3 | 5,3 |
| Transportmiddelenindustrie | 0,0 | 0,0 |
| Instrumenten- en optische ind./overige ind. | 0,1 | 0,5 |
| Elektr.-, gasdistr.- en waterl. bedrijven | - | - |
| Totaal | 132,6 | 55,3 |

Bron: eigen berekening o.b.v. Van Mourik (1992), Van Zorge (1993), CBS (1993) en Knight Wendling en AT Kearney (1993), blz. 56-57.

de waarde voor de totale veem- en pakhuisbedrijven en de huidige 500 miljoen waarop Knight Wendling en AT Kearney uitkwamen voor 1990. Bij een toegevoegde waarde per arbeidsplaats van 200.000 (full time equivalent)⁹ levert VAL zo'n 1.750 tot 3.500 banen op (in plaats van 25 à 50.000). Naar gerealiseerde toegevoegde waarde en werkgelegenheid is VAL op dit moment te vergelijken met de vrachtluchtvaart.

Als ik dan tevens Knight Wendling en AT Kearney volg in hun verwachte verachtvoudiging van goederenstromen tot 2015, zal VAL in dat jaar maximaal *f* 5,6 miljard aan toegevoegde waarde en 28.000 arbeidsplaatsen opleveren, in plaats van de door de twee bureaus voorspelde 40 à 80 miljard gulden en 200 à 400.000 arbeidsplaatsen.

Ten slotte houden de bureaus bij hun voorspelling voor 2015 ten onrechte geen rekening met een verdergaande efficiëntie en met verdergaande schaalvoordelen bij de uitvoering van VAL-activiteiten; zij trekken simpelweg een rechte lijn naar het jaar 2015. Het lijkt reëler om te veronderstellen dat een aanzienlijke efficiëntieverbetering zal worden gerealiseerd en dat de groei daardoor zal afvlakken. Bovendien betreft het hier een zeer optimistische groeivoet, waarbij de groei van goederengroepen ongedifferentieerd wordt toegerekend aan een potentiële vraag naar VAL.

Ontwikkelingen in de logistiek

Naast bovenstaande kwantificering is het ook mogelijk om de potenties van VAL op meer kwalitatieve wijze in te schatten.

Just-in-time

In de jaren tachtig hebben producenten hun inspanningen sterk gericht op het verbeteren van de efficiëntie en effectiviteit van de produktie. Voor de logistiek zijn de verbeteringen in deze jaren geconcentreerd op bij voorbeeld het just-in-time toeleveren aan centrale assemblagevestigingen door toeleveranciers. En van de belangrijkste logistieke structuurveranderingen die wordt verwacht, is dat de just-in-time filosofie zich niet alleen aan de produktiezijde, maar eveneens aan de distributiezijde zal manifesteren¹⁰; ook de detailhandel wil just-in-time, dat wil zeggen meerdere malen per dag in kleine hoeveelheden, foutloos en op exact het gewenste tijdstip, beleverd worden. Hiermee wordt enerzijds voorkomen dat de klant met lege handen naar huis gaat en anderzijds de voorraden beperkt gehouden. VAL kan goed flexibel aanleveren en zal door deze just-in-time-toepassingen aan de afvoerszijde eveneens in omvang toenemen.

In een distributiecentrum hoeft niet alleen aan reeds gereed produkt waarde toegevoegd te worden, zo'n centrum kan ook dienen als toeleverancier van componenten (of zelf door derden componenten la-

9. AT Kearney en Knight Wendling, op. cit., blz. 49 en redelijk overeenkomend met P.M. Blok e.a., op. cit. blz. 40.

10. KPMG Klynveld Management Consultants, *Logistieke concepten van de toekomst*, Rotterdam, 1993.

ten assembleren). Dit is een toepassing van VAL die op dit moment nog weinig aandacht heeft gekregen, maar wel potentie bezit.

Ketenmanagement

Een tweede verwachte ontwikkeling is het ontstaan van het zogenaamde 'ketenmanagement': de verdere integratie en afstemming in de logistieke keten. Door de toenemende ketenintegratie en marktmacht zal de vorming van tussenvoerraden steeds minder noodzakelijk worden: "Verlader en afnemer hebben in deze situatie de logistieke dienstverlener – net zoals vroeger – hooguit nog nodig als 'trucker'"¹¹. De invloed van logistieke dienstverleners, waaronder distributiebedrijven, zal daardoor navenant afnemen. Hierdoor worden de vergezichten, die Knight Wendling, AT Kearney en 'Nederland Distributieland' voor de toekomst schetsen, minder waarschijnlijk.

Specialisatie

Ten slotte ziet KPMG Klynveld binnen de logistieke dienstverlening een verdere specialisatie ontstaan. Dit betekent, in tegenstelling tot de voorgaande ontwikkeling, een verdere versterking van VAL. Producenten voeren activiteiten, zoals ompakken, kwaliteitscontrole of reparatie, steeds minder zelf uit, maar trekken zich terug op kernactiviteiten. Dergelijke activiteiten worden aan logistieke dienstverleners overgelaten. Ook deze dienstverleners maken daarbij wederom een afweging tussen zelf doen of uitbesteden aan een specialist. Samenwerking tussen verschillende schakels in de keten is een essentiële voorwaarde.

De genoemde drie structuurveranderingen zijn brede, deels aan elkaar tegengestelde, trends die per sector en per bedrijf naar intensiteit verschillen. Bedrijven proberen zich in toenemende mate te onderscheiden door hun logistiek en passen een andere logistieke strategie toe dan de concurrentie. Er zijn altijd bedrijven die kansen eerder zien dan de concurrenten. Het distributiebedrijf Vitesse was door zijn samenwerking met het Amerikaanse bedrijf in cadeauartikelen Franklin Mint, één van de meest succesvolle voorbeelden van VAL. Toch hield deze combinatie geen stand en schijnbaar plotsklaps verdween Franklin Mint bij Vitesse (maar niet uit Nederland). Dit betekent niet dat daarmee de gehele sector waartoe Franklin Mint behoort, een zelfde gedrag zal vertonen. Slechts een bepaald percentage bedrijven in een sector maakt een logistieke keuze waar VAL in past. Andere bedrijven kiezen voor een oplossing als 'directe distributie' of handhaven hun landen-of regionale distributie.

Dit betekent dat het in Nederland gerealiseerde marktaandeel van Amerikaanse en Japanse distributiecentra niet vanzelfsprekend verder behoort toe te nemen. Wanneer ongeveer de helft zich in Europa met een dergelijk Europees distributiecentrum bevindt¹², dan is het vanwege logistiek-strategische redenen niet te verwachten dat de andere helft daar eveneens toe overgaat. De toekomstige groei van EDC's zal eerder afvlakken.

Hoewel de ontwikkelingen deels tegengesteld zijn, lijkt het totaal-effect van de genoemde structuur-

veranderingen positief voor de potenties van VAL. Maar door de tegengesteld op elkaar inwerkende krachten is deze potentie wederom beperkt. Daarnaast is het de vraag of de potenties ook in Nederland gerealiseerd zullen worden.

Positieve kanten van VAL

Niet de optimistische verwachtingen, maar een aantal andere aspecten die met VAL zijn verbonden, maken dat dit concept serieuze aandacht van de overheid en de transportsector in ons land verdient.

VAL biedt, ten eerste, de mogelijkheid om laaggeschoolden aan werk te helpen. In de nabije toekomst is er een sterke groei van het aanbod van laaggeschoolden op de Nederlandse arbeidsmarkt te verwachten en de groei van de vraag naar laagwaardige arbeid zal bij deze groei van het aanbod achterblijven¹³. De met VAL verbonden activiteiten zijn laagwaardige en routinematig. Het zijn vooral lager geschoolden die in distributiecentra aan de slag kunnen.

VAL draagt, ten tweede, bij aan de versterking van Nederland als distributieland. Nederland is sterk in handel en transport en juist daarom zijn de verwachtingen betreffende VAL hoog gespannen. VAL ligt namelijk in het verlengde van deze twee activiteiten en betekent een kwalitatieve versterking van het nationale transportcluster. De transportsector kan steeds minder volstaan met vervoer sec als concurrentiestrategie, maar moet zich richten op differentiatie. VAL biedt deze mogelijkheid, waardoor de nationale transportsector zich kan 'upgraden'.

Negatieve kanten van VAL

Om een afgewogen oordeel mogelijk te maken over de maatschappelijke wenselijkheid van VAL worden hieronder ook de negatieve kanten van VAL voor ons land opgesomd.

Een grote beperking van het VAL-concept is dezelfde als één van de positieve aspecten: VAL is een laagwaardige, routinematige activiteit. Eigenschappen als creativiteit en innovatief denken worden niet verwacht. Daarmee staat VAL ver af van concepten als 'Product Based Technological Learning'¹⁴, dat wil zeggen, van sectoren die hun productieprocessen organiseren met als doel voortdurende produktinnovatie. VAL zelf genereert geen innovatie. In zijn huidige vorm betekent VAL dat aan innovatieve producten

11. A.R. van Goor, *Value Added Logistics: valkuil of uitdaging?*, oratie, Vrije Universiteit Amsterdam, oktober 1993, blz. 26.

12. Nederland Distributieland, *Nederland: steeds meer Europa's distributiecentrum*, Den Haag, 1993, blz. 11.

13. Zie bij voorbeeld H.A. van Stiphout in *NRC Handelsblad* van 4 februari 1994: "Voor meer werk revisie nodig van meer dan sociale zekerheid".

14. Zie M. Storper, *The limits to globalisation: technology districts and international trade*, *Economic Geography*, januari 1992, blz. 60-93.

op een relatief traditionele wijze een geringe hoeveelheid waarde wordt toegevoegd.

VAL zou aanmerkelijk hoogwaardiger worden door het concept te verbreden en meer te richten op marketing- en informatie- activiteiten. Europa is voor Amerikaanse en Aziatische producenten een onoverzichtelijke en moeilijke markt. In de toekomstige concurrentie is het vermogen om kansrijke marktsegmenten uit deze onoverzichtelijke markt te herkennen één van de doorslaggevende succesfactoren. De rol van 'uitkijkpost' voor de thuisorganisaties is een voorbeeld van een hoogwaardige VAL-toepassing. VAL moet van zijn productie-etiket af en breder worden ingevuld door ook marketing, informatiedienstverlening, R&D en dergelijke te omvatten. Kortom, VAL is op dit moment nog niet hoogwaardig, maar is op termijn waarschijnlijk hoogwaardig te maken.

De te volgen strategie moet daarom uit twee onderdelen bestaan: bevorder het inhoudelijke niveau van de VAL-activiteiten zodat de functie van Nederland distributieland niet slechts kwantitatief, maar ook kwalitatief wordt versterkt en vervolgens: richt eventueel stimuleringsbeleid op VAL in brede zin.

Ontwikkelingen in de logistiek gaan, ten tweede, zeer snel en zijn relatief 'foot-loose'. Binnen enkele jaren kunnen bedrijven hun logistieke organisatie compleet omgooien. Zo produceerde het merk Iglo-Ola in 1991 nog 78% van zijn producten in Nederlandse fabrieken. Nu is dat nog maar 19%¹⁵. Ook de reeds beschreven ontwikkelingen bij Vitesse en Franklin Mint laten zien, dat dynamische bedrijven steeds nieuwe logistieke oplossingen kiezen, die niet noodzakelijkerwijs in Nederland hoeven te liggen.

Door de toepassing van VAL in just-in-time-concepten in de distributie neemt het aantal verkeersbewegingen naar verwachting toe. Ofschoon deze effecten door een verdergaande efficiëntie in het transport, als gevolg van ketenmanagement en specialisatie, deels gecompenseerd zullen worden, neemt de totale verkeersdruk – en de daarmee verbonden negatieve externe effecten voor het milieu – waarschijnlijk toe.

Ten slotte betekent 'full-blown' VAL een planologische nachtmerrie. Niet alleen de verkeersbewegingen kosten ruimte, ook de districentra waarin VAL moet gaan plaatsvinden. VAL is een voorbeeld van een laagwaardige, ruimte-extensieve activiteit (uitgedrukt in aantal werknemers per vierkante meter). De toegevoegde waarde en werkgelegenheid per vierkante meter zijn gering. Bij kantooractiviteiten werken meer dan achttien maal zoveel mensen per vierkante meter als bij warehousing¹⁶. Als VAL werkelijk de potentie heeft van 400.000 arbeidsplaatsen in 2015 – ik acht dit niet waarschijnlijk – lijkt het zinnig om de plannen voor de Markerwaard weer uit de kast te halen.

Conclusie

De Stichting 'Nederland Sitributieland' verdient lof omdat zij erin slaagt om de discussie over de toekomst van ons distributieland voortdurend van nieu-

we impulsen te voorzien. De aandacht die er voor VAL is opgewekt moet positief worden gewaardeerd. Echter, tot nu toe heeft het aan een gedegen analyse van de potentie van dit concept ontbroken.

Op basis van de hierboven weergegeven berekeningen en inschattingen is VAL eerder te zien als een potentiële aantrekkelijke marktniche in de transport- en distributiesector dan als de centrale kans voor de 'Gateway' Nederland. De verwachtingen betreffende toegevoegde waarde en werkgelegenheid van VAL moeten fors in neerwaartse zin worden bijgesteld. Door VAL kunnen in de toekomst zo'n 28.000 arbeidsplaatsen en een kleine 6 miljard gulden aan toegevoegde waarde worden gerealiseerd. Dit blijft een aanzienlijke potentiële versterking van de nationale transport- en distributiesector die, uitgaande van de omvang van de transportsector op dit moment, overeenkomt met een groei van de toegevoegde waarde met 50% en van de werkgelegenheid met een kwart¹⁷.

VAL is op dit moment nog geen onderdeel van het Rijksbeleid. Voordat de bevordering van VAL in het goederenvervoerbeleid en in het economische structuurbeleid voortvarend ter hand wordt genomen, moet er inzicht bestaan in zowel de positieve als de negatieve effecten van dit fenomeen en in de werkelijke potenties. Vooral nog is het niet duidelijk wat de effecten van VAL zijn op centrale overheidsdoelen als het terugdringen van de CO₂-emissies, het streven naar ruimtelijke kwaliteit, het streven naar een kennisintensief industriebeleid of het voeren van een integraal overheidsbeleid.

Of VAL al of niet een centrale logistieke strategie wordt in het logistieke concept 'Nederland Distributieland', moet uit een nadere analyse blijken omdat de werkelijke potenties en bedreigingen van VAL op dit moment nog niet in zijn geheel en consistent in beeld zijn gebracht. Er ontbreekt met name voldoende inzicht in de eventuele potenties van VAL in brede zin. Juist een dergelijke kwalitatieve versterking van het VAL-concept zou een de potenties van VAL voor de nationale concurrentiekracht in positieve zin kunnen beïnvloeden. Vooral nog draagt VAL ontegenzeggelijk bij aan de versterking van het concurrentievermogen van ons distributieland. Maar uit de hierboven weergegeven inventarisatie blijkt, dat er aanzienlijke nadelen aan VAL zijn verbonden en dat de potenties voor deze versterking relatief bescheiden zijn.

B. Kuipers

15. Uitspraak van de heer A. Vrind, commercieel directeur van de Iglo-Ola Group, op het congres "Waardetoevoeging door logistieke samenwerking" op 3 februari 1994 te Veldhoven.

16. J. Garreau, *Edge city. Life on the new frontier*, Doubleday, New York, 1991, blz. 31.

17. Uitgaande van de 'gecorrigeerde transportsector', zoals is berekend door P.M. Blok e.a., op. cit., blz. 39.