

.....

INVOERING VAN DE ZERO-EMISSIONZONE

8 adviezen
voor gemeentes

.....



INVOERING VAN DE ZERO-EMISSIONEZONE

“Indien de uitvoeringsagenda’s in 2025 nog niet geleid hebben tot het instellen van middelgrote zero-emissie zones in 30-40 steden, stelt de Rijksoverheid, in overleg met betrokken partijen wettelijke maatregelen op om in 2030 zero-emissie zones voor logistiek in te stellen” (Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, 2021). Op 1 januari 2025 zal er in zestien steden een zero-emissiezone (afgekort ZE-zone) ingaan. Vijftien andere gemeentes volgen met de invoering van de ZE-zone in de volgende jaren. Een groot aantal gemeentes is goed op weg met het behalen van de doelstellingen van het klimaatakkoord, maar het huidige aantal voldoet nog niet aan de voorwaarden van het klimaatakkoord. Naar verwachting zal de invoering van de ZE-zones in het aantal geadviseerde gemeentes leiden tot een besparing van 1,0Mton CO2. De sector mobiliteit zal voor 2030 7,3Mton minder CO2 moeten uitstoten om de doelen van het klimaatakkoord te behalen (Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, 2021). De invoering van een ZE-zone is een van de middelen om de doelstellingen van het klimaatakkoord te behalen en daarom is het van belang dat gemeentes de verantwoordelijkheid dragen om dit te bewerkstelligen. De ondernemer, de inwoner en de gemeente als organisatie zullen allemaal gevolgen ondervinden van de invoering van zo’n zone. Het is daarom aan de gemeente om ervoor te zorgen dat de invoering van de ZE-zone zo goed mogelijk wordt voorbereid.

Het ministerie van I&W heeft een samenwerkingsverband opgezet voor gemeentes die bezig zijn met de implementatie van een ZE-zone: het samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (afgekort SPES). Vanuit dit samenwerkingsverband is een stappenplan van de implementatie van de ZE-zone ontworpen voor gemeentes. Dit kan gebruikt worden als een goed handvat om het proces te doorlopen. Voor dit artikel zijn er interviews gehouden binnen de gemeentes Den Haag, Leiden, Hoorn, Alphen aan den Rijn en Eindhoven die midden in de invoering van de ZE-zone zitten of bezig zijn met de voorbereidende fase. In het proces lopen zij tegen uitdagingen aan en zien zij kansen. In dit artikel bespreken we 8 adviezen aan gemeentes die binnenkort of in de nabije toekomst een ZE-zone gaan invoeren.

Supply Value heeft ervaring met het begeleiden van dergelijke projecten. We gaan graag het gesprek aan om deze ervaring en de 8 adviezen verder toe te lichten.

Wat is een zero-emissiezone?

Een zero-emissiezone wordt gedefinieerd als een gebied zonder uitstoot van schadelijke stoffen door bestel- en vrachtauto’s (Zero Emissie Stadlogistiek, z.d.). Van 2025 tot 2030 zal er een overgangsregeling zijn voor de diverse voertuigen die binnen de categorie bestel- en vrachtauto’s behoren.

8 adviezen bij de invoering van de ZE-zone

1. Definieer het doel van het invoeren van de ZE-zone;
2. Onderbouw de grootte van de zone met onderzoek en wijk niet af van de ingangsdatum;
3. Maak gebruik van backcasting voor het opstellen van een projectplan;
4. Zorg voor continuïteit binnen het projectteam;
5. Stel een begroting op die aansluit bij het projectplan en te dekken is op basis van het beschikbare budget;
6. Stel de interne organisatie tijdig op de hoogte van de veranderingen die de ZE-zone met zich mee zal brengen;
7. Stel voor het nemen van een besluit een communicatieplan op en voer deze uit;
8. Gebruik het projectplan als een werkdocument en pas deze aan op basis van praktijk ervaringen en lessen uit samenwerkingen.

1. DEFINIEER HET DOEL VAN DE INVOERING VAN DE ZE-ZONE

Waarom wordt de ZE-zone ingevoerd? Uit de afgenomen interviews blijkt dat er niet eenduidig antwoord is op deze vraag. In het klimaatakkoord is een duidelijk doel weergegeven: 'Mobiliteit in 2050 is emissieloos en van hoge kwaliteit' (Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, 2021). Afspraken tussen betrokken partijen en de overheid zouden ervoor moeten zorgen dat in de aanloop naar 2030 'structurele veranderingen in gang worden gezet' (Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, 2021). Eén van deze afspraken is de invoering van de ZE-zone. De gemeentes hebben de beleidsvrijheid en tevens de verantwoordelijkheid om te komen met doelstellingen die in lijn zijn met de doelstellingen van het klimaatakkoord, zoals:

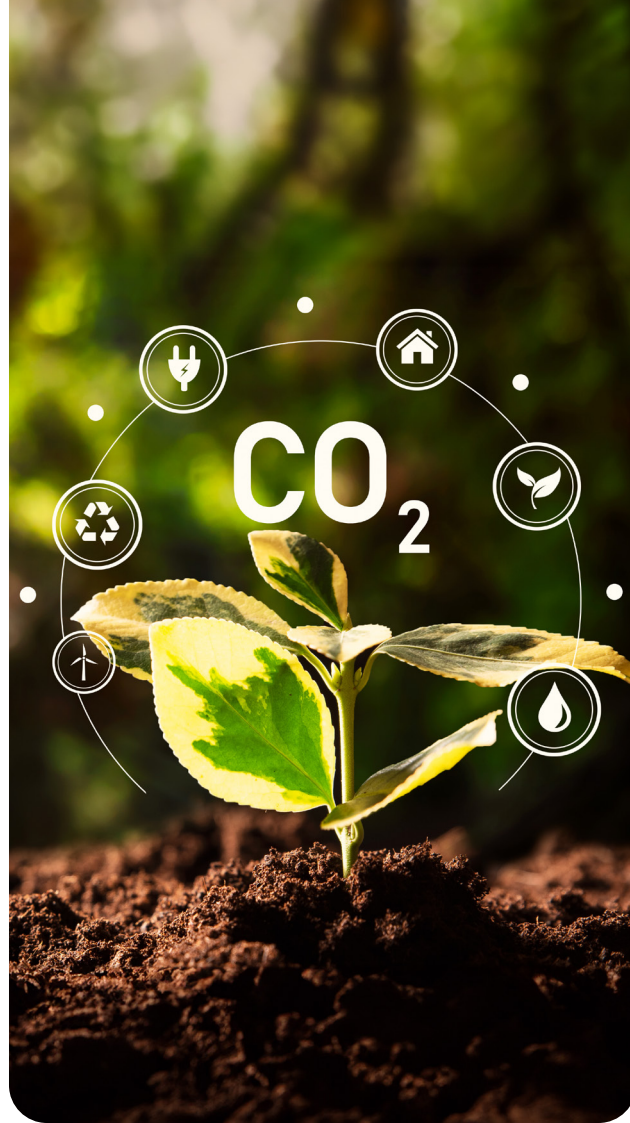
- Het terugdringen van de CO₂ uitstoot;
- Het verbeteren van de luchtkwaliteit van de stad;
- Het verminderen van stikstof in de stad;
- Het creëren van een autoluwe binnenstad.

Het is cruciaal om als gemeente een concreet doel te hebben welke naar buiten wordt gecommuniceerd. Het moet voor zowel de interne medewerker als de ondernemer en inwoner duidelijk en begrijpelijk zijn waar de beleidsplannen aan bijdragen.

In het interview met de gemeente Hoorn wordt dan ook benadrukt dat gemeentes voor het nemen van een besluit al in gesprek moeten gaan met de belanghebbenden die geraakt zullen worden door de invoering van de ZE-zone. Zo worden zij meer betrokken bij het realiseren van een gezamenlijk doel en kan de gemeente inzichten genereren over de consequenties die een ZE-zone met zich meebrengt voor de lokale bevolking.

2. ONDERBOUW DE GROOTTE VAN DE ZONE MET ONDERZOEK EN WIJK NIET AF VAN DE INGANGSDATUM

Gemeentes zijn vrij in het bepalen van de omvang van de zone. Zo heeft de gemeente Alphen aan den Rijn de woongebieden rondom de kern tot zone aangewezen, de gemeentes Eindhoven en Den Haag het centrum en omliggende wijken en heeft Leiden voor het stadscentrum gekozen. Voor het vaststellen van de zone moet de realisatie van de significante verbetering van luchtkwaliteit en vermindering van CO₂ uitstoot afgewogen worden tegen andere aspecten zoals bijvoorbeeld de economische waarde. Hierbij wordt de kanttekening gemaakt dat het belang van de aspecten afhankelijk is van de politieke



afweging per gemeente.

De gemeente Leiden heeft bijvoorbeeld gekozen om de huidige milieuzone uit te breiden met het stationsgebied. Waarbij het wel mogelijk blijft om de zone heen te rijden. De gemeente Alphen aan den Rijn heeft ervoor gekozen om de zone zo te markeren dat alle winkelcentra binnen de zone vallen om te voorkomen dat ondernemers in het ene winkelcentrum economische voordelen ervaren ten opzichte van ondernemers in een ander winkelcentrum.

De ZE-zone zal definitief vastgesteld worden in een verkeersbesluit. "In Nederland is een verkeersbesluit een besluit van een wegbeheerder om een bepaald verkeerstekken te plaatsen, te wijzigen of in te trekken of een bepaalde fysieke maatregel te treffen" (Verkeersbesluit, z.d.). De keuze over de omvang van de zone moet onderbouwd worden in het verkeersbesluit. Hierbij kan een effectonderzoek onderbouwing geven aan het doel en de effecten van de invoering van de zone. Welke keuze er ook gemaakt wordt, vanuit de ondernemers is er behoefte aan consistente besluitvorming. Wanneer de zone en de datum van invoering is vastgesteld, is het van belang dat hier geen wijzigingen in worden gemaakt, om ervoor te zorgen dat het duidelijk is voor de ondernemers, inwoners en andere belanghebbenden waar zij aan toe zijn.

3. MAAK GEBRUIK VAN BACKCASTING VOOR HET OPSTELLEN VAN EEN PROJECTPLAN

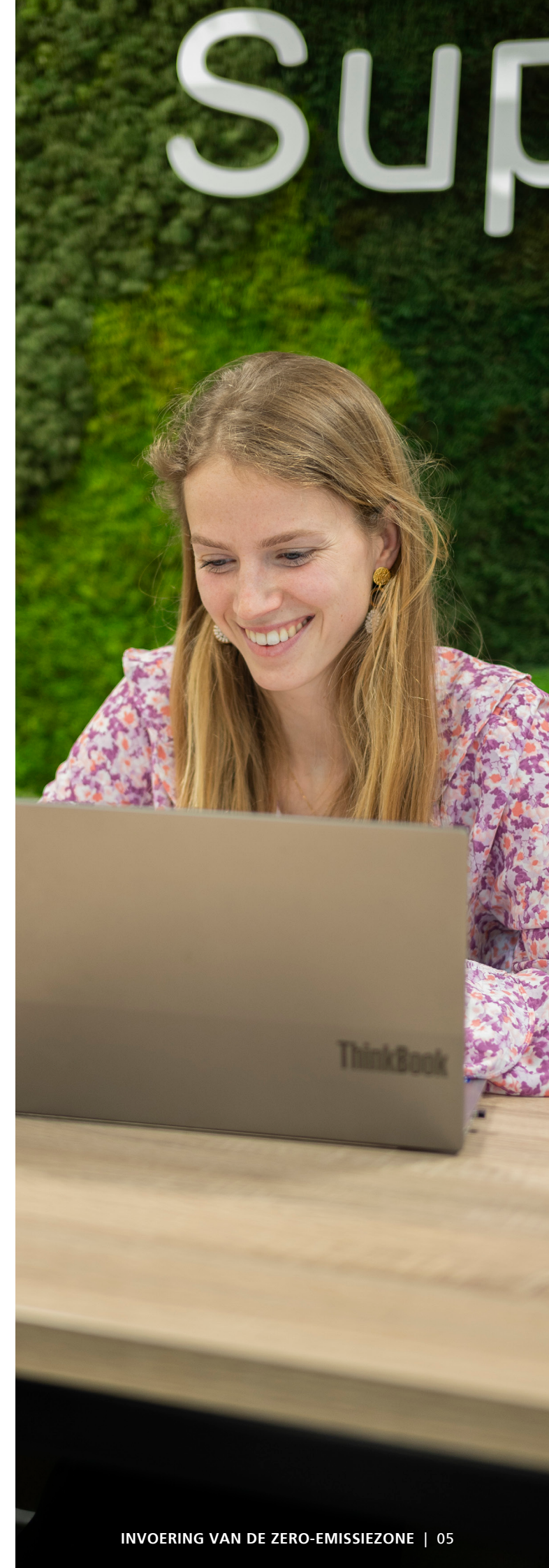
Het doel van de invoering van de ZE-zone is een stip op de horizon waar naartoe gewerkt wordt. Dit kan gezien worden als een wenselijk toekomstbeeld. Om vervolgens te identificeren welke actiepunten noodzakelijk zijn om dit toekomstbeeld te behalen kan gebruik worden gemaakt van backcasting. "Backcasting kan worden gedefinieerd als het eerst creëren van een wenselijk (duurzaam) toekomstbeeld of normatief scenario, gevolgd door het terugkijken naar hoe deze wenselijke toekomst bereikt zou kunnen worden, voordat het plannen van vervolgactiviteiten en het ontwikkelen van strategieën worden gedefinieerd die leiden naar die wenselijke toekomst" (Quist & Vergragt, 2006).

De invoering van een ZE-zone vereist een aantal stappen die een gemeente goed in kaart moet brengen. In het klimaatakkoord staat vermeld dat gemeentes vier jaar van tevoren zullen aankondigen dat zij een ZE-zone zullen gaan invoeren. Vervolgens zal er worden toegewerkt naar het opstellen van een verkeersbesluit. Hierbij komen onder andere onderdelen als een effectenonderzoek, conceptversie, zienswijze, herziening en een officieel besluit bij kijken. In een gemeentelijke organisatie moet daarbij een weg gevolgd worden via teamleiders, de wethouder, het college en de raad. Dit proces kan veel tijd kosten, waarbij het dus van belang is om een realistische planning te maken die aansluit op de gemeentelijke besluitvorming, om daarmee uitloop te voorkomen.

4. ZORG VOOR CONTINUÏTEIT BINNEN HET PROJECTTEAM

Inherent aan het goed opvolgen en op tijd behalen van mijlpalen binnen de projectplanning, is een goed uitgedacht, gevarieerd en gebalanceerd projectteam van belang. Een projectteam kan, volgens de woordvoerder van de gemeente Den Haag, de volgende rollen bevatten: een projectleider, communicatiemedewerker, beleidsmedewerker en projectondersteuning. Daarnaast is samenwerking nodig met afdelingen zoals vergunningen en handhaving.

Een uitdaging van het samenstellen van een dergelijk projectteam, voor zowel de gemeente Leiden als Alphen aan den Rijn is het invullen van de rollen met interne medewerkers. Duurzame mobiliteit is een relatief nieuwe afdeling binnen de gemeentes en bestaat vaak





voor een groot deel uit inhuurkrachten of tijdelijke krachten. Een groter aandeel van externe medewerkers staat echter niet gelijk aan het niet goed kunnen uitvoeren van een projectplan. Een gemeente heeft baat bij continuïteit binnen het team dat aan de uitvoering van het projectplan werkt. In een ideale situatie is er binnen het projectteam een kern aan medewerkers die, gedurende het ongeveer 4 jaar durende project, betrokken blijven bij het project om de continuïteit van het project te waarborgen.

Na het opstellen van het projectteam is zowel de rolverdeling als de taakverdeling van belang om het projectplan daadwerkelijk uit te voeren. Het projectplan dient in concrete acties te worden opgeknipt en de uitvoering hiervan moet worden gemonitord. Dit draagt bij aan een duidelijke taakverdeling, waarmee medewerkers kunnen worden aangesproken op hun verantwoordelijkheden.

5. STEL EEN BEGROTING OP DIE AANSLUIT BIJ HET PROJECTPLAN EN TE DEKKEN IS OP BASIS VAN HET BESCHIKBARE BUDGET

Om een projectplan uit te kunnen voeren moeten de kosten en de dekking in kaart gebracht moeten worden. In het bestand 'Stappenplan Implementatie ZE-zone' (Gemeenten, 2023) is een inschatting gegeven van de kosten voor de invoering van de ZE-zone, afhankelijk van de grootte van de gemeente en de ZE-zone.

De kosten van de invoering van de ZE-zone kunnen uit diverse onderdelen bestaan, zoals personeelskosten en communicatiekosten. Daarnaast kunnen er kosten worden gemaakt voor het verkeersbesluit en de realisatie hiervan, zoals verkeersborden, camera's, een effectenonderzoek en de inzet van handhaving. Hierbij zijn de totale kosten per gemeente afhankelijk van het projectplan. Zo nemen de gemeentes die zijn geïnterviewd voor dit voorbeeld een actieve rol aan in het realiseren van slimme stadslogistiek, wat extra kosten met zich mee kan brengen.

De gemeente Alphen aan den Rijn doet bijvoorbeeld samen met de gemeentes Leiden, Delft en Gouda (ZE4) onderzoek naar de behoefte voor een regio-hub. De gemeente Hoorn heeft nog geen ingangsdatum voor een ZE-zone, maar is wel actief bezig met het onderwerp slimme stadslogistiek. Afhankelijk van dergelijke initiatieven zal er ruimte gereserveerd moeten worden in de begroting om deze initiatieven te

kunnen bekostigen.

De dekking van de begroting kan vanuit verschillende bronnen worden gerealiseerd. De gemeente zal een bedrag in de algemene begroting moeten reserveren voor de invoering van de ZE-zone. Aansluitend zijn er subsidieregeling vanuit de landelijke overheid beschikbaar.

Daarnaast is er het programma 'SPES' (Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek) vanuit het Ministerie van I&W, waarbij deelnemende gemeentes zich aan kunnen melden voor de inzet van experts of voor het ontvangen van financiële ondersteuning.

Het opstellen van een projectplan en in lijn daarvan een sluitende begroting direct aan het begin van het project, is van cruciaal belang. Hiermee kan worden aangetoond of de gemeente naast organisatorisch ook financieel in staat is om de ZE-zone te realiseren. Wanneer de begroting is opgesteld is het aan het projectteam om, door middel van een vaste interval, de daadwerkelijke kosten te vergelijken met de begroting om het budget te bewaken.

6. STEL DE INTERNE ORGANISATIE TIJDIG OP DE HOOGTE VAN DE VERANDERINGEN DIE DE ZE-ZONE MET ZICH MEE ZAL BRENGEN

De invoering van de ZE-zone raakt niet alleen de ondernemer, inwoner en omgeving, maar ook de interne bedrijfsvoering van de gemeente. Ten eerste heeft de gemeente vaak een eigen wagenpark dat aan de voorwaarden van de ZE-zone zal moeten voldoen. De gemeente Eindhoven heeft bijvoorbeeld eind 2023 een bestelling geplaatst voor de elektrificatie van haar vuilniswagens. Daarnaast raakt de invoering van een ZE-zone vele afdelingen binnen een gemeente. Denk aan afvalinzameling, vergunningen rondom evenementen, stadsontwikkeling etc. Ten tweede besteedt een gemeente werkzaamheden uit aan externe partijen. Deze partijen zullen ook moeten voldoen aan de voorwaarden van de ZE-zone. De gemeente zet opdrachten uit via aanbestedingen. Het uitzetten van een aanbestedingstraject kan een half jaar in beslag nemen. In de aanbesteding worden criteria en eisen opgesteld waar de opdrachtnemer aan moet voldoen om kans te maken op een raamovereenkomst. Dit is een contract dat wordt opgesteld tussen de gemeente



en één of meerdere opdrachtnemers die in de maximale duur van 4 jaar de opdracht gegund krijgen.

Bij zowel het eigen wagenpark als bij aanbestedingen, zal de gemeentelijke organisatie haar verantwoordelijkheid nemen om te voldoen aan de voorwaarden van de ZE-zone. Het is daarom de taak van het projectteam om de interne stakeholders op de hoogte te stellen van de invoering van de ZE-zone en de gevolgen die dit heeft voor de verschillende afdelingen. Om medewerkers op de hoogte te stellen is de gemeente Alphen aan den Rijn begonnen met het organiseren van een interne roadshow. De belangrijkste interne stakeholders worden uitgenodigd voor een interactieve sessie waar het projectteam informatie brengt en ophaalt. Het is hierbij van groot belang dat rekening gehouden wordt bij aanbestedingen met een periode van maximaal 4,5 jaar van het begin van een aanbestedingstraject tot het aflopen van een raamcontract. Het op peil houden van het kennislevel van de interne medewerkers zal er aan bijdragen dat de gemeente haar voorbeeldfunctie goed kan uitvoeren.

7. STEL VOOR HET NEMEN VAN EEN BESLUIT EEN COMMUNICATIEPLAN OP EN VOER DEZE UIT

De invoering van de ZE-zone brengt veel verandering met zich mee, waarbij zowel de gemeente zelf als de lokale en landelijke ondernemers aanpassingen in hun bedrijfsvoering moeten realiseren. Om de externe stakeholders te betrekken bij de actualiteiten rondom de invoering heeft de gemeente een belangrijke, zelfs een leidende, rol op gebied van communicatie.

Ten eerste zal er een communicatieplan moeten worden opgesteld. **Hiervoor kunnen de volgende vragen worden gesteld:**

- Wie is de doelgroep voor de invoer van de ZE-zone?
- Welke informatie wil de gemeente overdragen?
- Hoe wil de gemeente deze doelgroep bereiken?
- Wanneer wil de gemeente dat de doelgroep deze informatie ontvangt?

Wanneer er een concept van een communicatieplan staat, zal op basis van deze informatie een communicatiekalender worden opgesteld. Hierin worden belangrijke momenten in het proces gekoppeld aan communicatiemomenten. De gemeente Hoorn geeft bijvoorbeeld aan om voor het nemen van het besluit over de invoering van de ZE-zone te beginnen met communiceren. Dit kan in de vorm van gesprekken met ondernemers en/of inwoners, waarmee de

consequenties van de ZE-zone voor de stad geanalyseerd kunnen worden. Deze input kan bijdragen aan het vormen van een communicatieplan, waarbij zoveel mogelijk belanghebbenden bereikt worden. Het uitvoeren van het communicatieplan kan per gemeente verschillen. De gemeente Den Haag heeft ervoor gekozen om de communicatie uit te besteden aan een extern bureau, die samenwerkt met de interne afdeling om te communiceren over de ontwikkelingen van het project. Na het opstellen van het communicatieplan moet deze ook uitgevoerd moeten worden.

De gemeente Eindhoven maakt hiervoor bijvoorbeeld gebruik van de gemeente website, sociale media platforms en het versturen van brieven. De gemeente Den Haag heeft een platform opgetuigd: Logistiek070, waarmee zij een podium bieden aan initiatieven van de ondernemer en zelf ook informatie kunnen delen. Wanneer een ondernemer behoefte aan aanvullende of gespecialiseerde informatie, hebben de gemeentes Leiden, Den Haag en Alphen aan den Rijn een logistiek adviseur of logistiek makelaar beschikbaar die in een gratis 1-op-1 gesprek met de ondernemer mee kijkt naar mogelijkheden.

Buiten de eigen kanalen kan de gemeente ook kijken naar externe samenwerkingsverbanden. Zo heeft de gemeente Alphen aan den Rijn een kopgroep samen met lokale ondernemers verenigingen om informatie en behoeften op te halen uit de praktijk. Daarnaast voeren de gemeentes gesprekken met lokale ondernemers.

Zoals eerder genoemd is het van belang om de interne organisatie tijdig op de hoogte te brengen van de gevolgen die de ZE-zone met zich meebrengt, vanwege de tijd die nodig is om hierop te anticiperen. Dit geldt ook voor de inwoners en ondernemers binnen de gemeente. Zij hebben er baat bij dat de gemeente tijdig naar buiten communiceert over haar beleidsplannen, zodat de belanghebbende zich tijdig kunnen voorbereiden. Het is daarom de rol van het projectteam om een communicatieplan te schrijven waarmee zij alle belanghebbenden betrekken en het plan vervolgens ook uitvoert.

8. GEBRUIK JE PROJECTPLAN ALS EEN WERKDOCUMENT EN PAS DEZE AAN OP BASIS VAN PRAKTIJK ERVARINGEN EN LESSEN UIT SAMENWERKINGEN

Het proces rondom de invoering van de ZE-zone kan

meer dan 4 jaar kosten. In deze periode vinden er zowel op landelijk als op gemeentelijk niveau veranderingen plaats. Het projectplan dat aan het begin van dit proces gevormd wordt dient gezien te worden als een werkdocument. Het moet dynamisch zijn vanwege de lange periode en het voortschrijdend inzicht wat je uit praktijk ervaring en samenwerking ophaalt. Op basis van veranderingen en ervaringen zal het plan getoetst moeten worden en waar nodig aangepast.

Een projectteam dat door de stappen in de planning van dit proces gaat, kan veel leren van gemeentes die dit traject al hebben doorlopen of er tegelijkertijd mee bezig zijn. Eerder is al genoemd dat het ministerie van I&W een samenwerkingsverband heeft opgezet onder de naam SPES. Dit platform biedt gemeentes de ruimte om kennis te delen. De gemeente Alphen aan den Rijn noemt het voorbeeld van gemeentes die al een milieuzone hebben geïmplementeerd en daarmee een stap verder zijn met het invoeren van een zone die gehandhaafd moet worden. De kennis die hierbij is opgedaan is erg waardevol voor gemeentes die nog geen milieuzone in de stad hebben. Daarnaast kan een samenwerkingsverband tussen middel-grote en kleine gemeentes een toegankelijke manier zijn om vergelijkbare uitdagingen te delen.

Net zo belangrijk als intergemeentelijk overleg en van elkaar leren is de praktijkkennis van ondernemers. Hierbij kan een externe werkgroep met bestuursleden van lokale ondernemersverenigingen een vorm zijn om de kennis van binnen en buiten de gemeente te verzamelen. Zo heeft de gemeente Leiden een platform met externe partijen op basis van een projectplan en een convenant.

Om de invoering van de ZE-zone en slimme stadslogistiek te realiseren staat samenwerken centraal. De gemeente zal informatie op moeten halen en brengen bij belanghebbenden. Via deze kennisdeling zal de gemeente in staat zijn om in te spelen op de behoefte van de ondernemer en zal ze hiermee draagvlak en commitment creëren.

EEN ZERO-EMISSIONSZONE OOK IN UW GEMEENTE?

Bent u werkzaam binnen de gemeente en staat u aan de start van het invoeren van een zero-emissiezone en ontvangt u graag advies waar u het beste kunt beginnen? Of bent u hier al druk mee aan de slag en herkent u de adviezen en uitdaging in dit artikel en gaat u hier graag over in gesprek? Ik help u graag verder met uw vragen, dus neem vooral contact met mij op!



Floor Innemee
Consultant
f.inneme@supplyvalueconsulting.com
+31 6 25 40 00 15



Jasper Jol
Industry Lead Overheid
j.jol@supplyvalueconsulting.com
+31 6 57 74 26 95





BRONNEN

Cure Afvalbeheer zet in op elektrische DAF's. (2023, 28 september). DAF Trucks. <https://www.daf.nl/nl-nl/nieuws-en-media/news-articles/nl/2023/cure-daf-cf-electric>

Eindhoven. (2021, 1 juli). Subsidieregeling Groene stadslogistiek Eindhoven 2021 - 2025. Lokale Wet- en Regelgeving. <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR659547/1>

Gemeenten. (2023). Stappenplan Implementatie Zero-Emissiezone Gemeenten. In Stappenplan Implementatie Zero-Emissiezone Gemeenten. https://www.opwegnaarzes.nl/application/files/4616/7766/0776/Stappenplan_Implementatie_ZE-zone_gemeenten_versie_1.0.pdf

Ministerie van Economische Zaken en Klimaat. (2021, 18 maart). Het Akkoord. Klimaatakkoord. <https://www.klimaat-akkoord.nl/klimaatakkoord>

Verkeersbesluit. (z.d.). https://www.hellendoorn.nl/wonen-leven/product/verkeer-vervoer-en-parkeren_verkeersbesluit#:~:text=Wat%20moet%20u%20weten,verandert%2C%20is%20een%20verkeersbesluit%20nodig.

Quist, J., & Vergragt, P. (2006). Past and future of backcasting: The shift to stakeholder participation and a proposal for a methodological framework. Futures, 38(9), 1027-1045.

OVER SUPPLY VALUE

Supply Value is een onafhankelijk strategie advies- en implementatiebureau op het gebied van procurement, supply chain & operations en digital. Wij leveren advies, interimmanagers en training en vertalen uw strategie naar concreet resultaat.

Onze missie

Wij helpen leiders slimmer samenwerken waardoor zij duurzame waarde creëren tegen lagere kosten en minder risico. Wij geloven dat resultaten die voor een individu onhaalbaar zijn overtroffen worden als je samen werkt. Ieder vanuit zijn eigen kracht, met focus op een gezamenlijk doel en minimale transactiekosten.

Onze visie

Wij zijn een leidend adviesbureau. Wij creëren positieve impact, innoveren en verbeteren de manier waarop organisaties samenwerken. Supply Value bepaalt gezamenlijk met u, uw klanten, partners en leveranciers hoe u risico en kosten kunt reduceren en meerwaarde kunt creëren. Dit doen wij op basis van uw positie in de markt, de positie van uw leveranciers, de karakteristieken van uw producten en diensten en de karakteristieken van uw organisatie, medewerkers en processen.

Wij zijn ervan overtuigd dat het leveren van duurzame resultaten zal leiden tot groei van onze klanten, medewerkers en partners en daarmee een gezonde groei van Supply Value als onderneming.

Onze werkwijze

Wij geloven erin dat de juiste aanpak in combinatie met de juiste mensen en middelen leidt tot een duurzaam resultaat. Wij zijn pas klaar als u tevreden bent en als het resultaat van blijvende aard is. Ook na ons vertrek. Onze aanpak gaat uit van: denken, doen, draagvlak en drive.



Denken

Wij verzamelen, analyseren en presenteren de juiste gegevens om daadkrachtige besluiten voor te bereiden. Een goede voorbereiding is het halve werk!



Draagvlak

Wij nemen de klant en haar ketenpartners mee in ons verbetervoorstel. We luisteren en vragen door om zo te ontdekken wat er beter kan. Door het potentieel van alle relevante partijen te benutten zorgen we voor versnelling in het verbeterproces.



Doen

Ons advies houdt niet op bij een mooi rapport. Wij brengen uw medewerkers en partners in beweging en helpen met het realiseren van concreet resultaat. Dit doen wij tot aan het moment dat u zelf het stokje weer over kunt en wilt nemen.



Drive

Wij zijn gedreven, enthousiast en doen ons werk met passie voor het vak.

Contactgegevens Supply Value

088 – 0555 999

info@supplyvalueconsulting.com

supplyvalueconsulting.com



WE MAKE STRATEGY WORK



Supply Value
088 – 0555 999
info@supplyvalueconsulting.com
supplyvalueconsulting.com