

# ***C-LIEGE - Clean Last mile transport and logistics management for smart and efficient local Governments in Europe***

---

**DELIVERABLE D2.2**

**Knowledge Sharing Workshop proceedings – SUMMARY (Dutch)**

**Dissemination level: PUBLIC**

---

**Workpackage n. 2**

**Version Final**

**Date of preparation 26/02/2012**

*The sole responsibility for the content of this deliverable lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union. Neither the EACI nor the European Commission are responsible for any use that may be made of the information contained therein.*

**Grant Agreement n. IEE/10/154/SI2.589407 – C-LIEGE**

## Achtergrond, doelstellingen, doelgroep

C-LIEGE is een project ter bevordering van de uitwisseling van *best practices* inzake zachte maatregelen en beleid op het gebied van milieuvriendelijk goederenvervoer en *last mile* leveringen. Het doel is het bevorderen van een minder vervuilende en energie-efficiënt goederenvervoer in stedelijke gebieden. Het project richt zich op lokale besturen en *facilitators* van stedelijke goederen. Deze actoren moeten er op toezien om een consensus en voorwaarden te creëren. Het doel van het C-LIEGE project is om een toolbox samen te stellen die een beleidsmix van *push-en pull* maatregelen bevat die overheden kunnen selecteren en toepassen. Ten tweede om een City Logistics Management (CLM) functie voor goederen op te zetten. C-LIEGE zal publieke administraties ondersteunen bij het opzetten van deze nieuwe functie en zal ook toezien op de uitvoering.

Afgestemd op deze doelstellingen, richtte de workshop zich op Europese steden / regio's met bestaande maatregelen voor stedelijk goederenvervoer of *urban freight transport* (UFT). Ze ondersteunde ook de verspreiding van politiek gedragen initiatieven naar belanghebbende groepen door de uitwisseling van *best practices* en geavanceerde methodes. Doel van de workshop was om ervaringen uit te wisselen tussen de relevante groepen van belanghebbenden die zoeken naar *best practices* in de UFT en een discussie op gang te brengen waarom sommige maatregelen niet gewerkt hebben in vroegere ervaringen. De te verwachte resultaten waren het identificeren van behoeften van overheden, vrachtvervoerders en verladers in verband met stedelijk goederenvervoer en concepten daarrond.

De *Plenary Knowledge Sharing Workshop* werd gehouden in Barcelona op 21 oktober 2011.

De workshop was ook een uitstekende gelegenheid om het C-LIEGE project te verspreiden naar andere relevante Europese netwerken met ofwel regionale / gemeentelijke autoriteiten of exploitanten, verladers, expediteurs, EV fabrikanten, zoals POLIS, Eurocities, ERTRAC, European Shippers Council, ACEA, EUCARS, EFFA, EEVC, IRU, FedEx, etc.

Een van de sterke doelstellingen van het project is om C-LIEGE ook te linken aan andere CIP-IEE-projecten, zoals CYCLELOGISTICS en ECOSTARS. Andere relevante projecten die uitgenodigd werden om hun ervaringen te presenteren, waren ENERREG (Interreg IVC) en City Logistics Managers uit Nederland en Frankrijk alsook SUGAR (Interreg IVC).

## Europese case studies in stedelijk goederenvervoer (urban freight transport UFT)

De case studies belichten een waaier aan verschillende benaderingen:

- **Emilia-Romagna** is een perfect voorbeeld van hoe een regionaal kader de uitvoering van lokale acties kan vergemakkelijken en ondersteunen, die op hun beurt geresulteerd hebben in best practices zoals het geval was in **Parma**.
- De regio Stuttgart is een voorbeeld van hoe een gemeenschappelijk concept zonder grote investeringen toch succesvol kan zijn.
- Amsterdam, Boedapest en Ile-de-France toonden aan op welke manier ze gebruik maken van de natuurlijke bronnen die zij hebben, zoals de rivieren en netwerken van waterwegen. Alle drie de steden merkten op hoe deze middelen voor goederenvervoer onderbenut zijn. In Ile-de-France kunnen een meer effectief gebruik van land en vastgoed bijdragen aan een efficiënter UFT in Parijs.

De regionale overheid van **Emilia-Romagna** is al sinds het begin van de jaren 2000 actief bezig met een beleid voor stedelijke logistiek. Een presentatie werd gegeven door Alberto Preti, L'**Istituto** sui Trasporti e la Logistica (ITL), hoofd van Bologna afdeling. Een duurzame stedelijk mobiliteitsprogramma werd ontwikkeld tussen 2003 en 2005, gefinancierd door regionale fondsen alleen, met vijf interventie-maatregelen, waarvan de vijfde betrekking had op stedelijke logistiek. Het beleid was gebaseerd op een methodologie met verschillende stappen: te beginnen met het delen van een methodologische benadering om processen van stedelijke logistiek uit te tekenen en de situatie vast te leggen binnen de gemeenten in de regio, tot het definiëren van gemeenschappelijke richtlijnen voor interventies, het voorspellen van interventies alsmede de uitvoering gecoördineerd op regionale basis.

De regio Emilia-Romagna was en is nog steeds actief op het gebied van stedelijke logistiek met regionale acties ter ondersteuning van de gemeenten in de ontwikkeling van acties ivm stedelijke logistiek (helpdesk) en steunt op twee beleids-pijlers in de komende jaren:

- de harmonisering van voorschriften op het gebied van begeleiding en samenwerking met gemeenten om regels ivm stedelijke logistiek vast te leggen;
- het regionale plan voor elektro-mobiliteit, zowel vracht- als passagiersmobiliteit.

### **Parma case study**

**Parma** is een showcase om te illustreren hoe een regionaal initiatief lokale stappen kan stimuleren en hoe een gemeente efficiënt kan zijn bij de uitvoering van een lokale strategie binnen een regionaal kader.

Lokale en regionale overheden kunnen doelstellingen en regels vastleggen, maar de markt blijft open en competitief. In Parma is het vervoer een open concurrentiële dienstverlening. Hoe kunnen we dat bereiken zonder monopolies? Hoe is het mogelijk om de stad te financieel te ondersteunen om concurrentie in stand te houden.

Parma heeft een delicate structuur en architectuur gebaseerd op een middeleeuwse stad. Verschillende Unesco werelderfgoed sites zijn te vinden in deze levendige en aantrekkelijke stad, druk bezocht door toeristen en studenten. In 2004, lanceerde de gemeente Parma een groot consensus initiatief, genaamd ECOLOGISTICS met als doel om, samen met alle belanghebbenden, duurzame oplossingen aan te bieden voor het leveren van goederen in het historisch stadscentrum. Het ECOLOGISTICS project ontstond uit het idee om niet-duurzame en niet gedeelde oplossingen voor het leveren van goederen aan het historische centrum te vermijden.

De gebruikte aanpak was erop gericht om de algehele regulering in verband met zowel transit als parkeren van goederentransport binnen het historisch centrum te reorganiseren en ook om een innovatief distributie-schema van stedelijke goederen uit te voeren. Dit schema was gebaseerd op zowel efficiëntie en doeltreffendheid voor milieu, logistiek, sociale en veiligheidsoverwegingen.

De gemeente Parma besloot om algemene procedures voor het uitvoeren van het project stedelijke logistiek niet van *top-bottom* op te bouwen, maar een *bottom-up* benadering toe te passen. Nauw en continue "overleg" tussen belangrijke lokale spelers heeft als resultaat gehad de ondertekening van een "Protocol-overeenkomst voor de luchtkwaliteit –

Rationalisatie van de stedelijke distributie van goederen" tussen de gemeente en alle belanghebbenden. Bruikbare ervaringen in Nederland en het Verenigd Koninkrijk werden in rekening genomen. Belanghebbenden besloten om een vloot van groene voertuigen in te schakelen alsook het invoeren van nieuwe regels voor de distributie van stedelijke goederen in het stadscentrum van Parma. De overeenkomst leidde ertoe dat de regelgeving gericht op het bereiken van een efficiënt, effectief alsook milieuvriendelijk en duurzaam systeem van

distributie van goederen in Parma geïmplementeerd werd, door het begunstigen van het gebruik van 'groene' voertuigen door middel van het zogenaamde "accreditamento" proces.

De vijf gouden regels van de "accreditamento" zijn als volgt:

- 1) te verplaatsen vers voedsel, pakketten, kleding en / of Ho.Re.Ca. (Hotel, Restaurant, Catering),
- 2) gebruik maken van groene commerciële voertuigen (bv methaan, elektrisch, bifuel) of voertuigen Euro 4,
- 3) gebruik maken van lichte voertuigen (3,5 ton),
- 4) garanderen van een hoge bezettingsgraad van voertuigen (ten minste 70% van de totale laadcapaciteit van voertuigen),
- 5) het opzetten van een lokalisatie-systemen om de tracking en monitoring van voertuigen mogelijk te maken. Real-time en nauwkeurige informatie over het goederenvervoer in transit.

De vrijwillige deelname aan het ECOLOGISTICS project is een belangrijke gelegenheid voor alle betrokken key-actors: een sterk concurrentievoordeel binnen de lokale markt, het terugbrengen van kosten voor goederenvervoer, het krijgen van voordelen in termen van zowel voorrechten en incentives, zoals een langere tijdsspanne voor toegang tot het stadscentrum, gratis toegang, enz. Operatoren kunnen kiezen: groene en maximaal geladen voertuigen ("accreditamento") die het mogelijk maken om goederen te verdelen tussen 6-22 uur, of – als alternatief - hun goederen toe te vertrouwen aan de groene vervoerdiensten, de zogenaamde ECOCITY. Deze dienst is in volle concurrentie met de andere meest efficiënte vervoerders van goederen in de stad Parma. ECOLOGISTICS en ECOCITY dragen bij tot de rationalisering van het stedelijk goederentransport, door het samenbrengen van 'deugdzame' transport- en logistieke bedrijven, waardoor de milieu- en sociale kosten omlaag gaan en het gebruik van groene voertuigen omhoog gaat.

### **Stuttgart en Regensburg case studies**

De Stuttgart case study werd voorgesteld door Martin Brandt van KLOK, consortiumpartner en piloot-site van het C-LIEGE project. De regio Stuttgart, met zijn 2,6 miljoen inwoners, is een instelling, waarin alle steden en gemeenten binnen de vijf provincies rond Stuttgart, plus Stuttgart zelf vertegenwoordigd zijn. Over het gehele gebied van Stuttgart, zijn in het

verleden een aantal maatregelen ingevoerd of uitgewerkt in verband met stedelijk goederenvervoer, zoals:

- *Time slots* voor vrachtwagens in het centrum gebied (voetgangersgebieden);
- *Speciale parkeerplaatsen voor vrachtwagens;*
- *Vrachtwagen routing concept ten zuiden van Stuttgart (Filder gebied);*
- *"City logistics" als gezamenlijke levering aan het centrum locaties, maar dit heeft gefaald in de late jaren '90.*

Verder zijn er een hele reeks maatregelen ivm stedelijke goederenlogistiek in verschillende stadia van planning en kunnen alzo nog niet geëvalueerd worden, zoals:

- *Het gebruik van elektrische voertuigen;*
- *Lokale servicepunten voor huishoudelijke leveringen;*
- *Modulaire lokale distributie: grote vrachtwagen afkomstig uit de grote distributie-centra lossen, op een 'interface (bv een parkeerterrein) een aantal kleinere containers voor leveringen door kleinere vrachtwagens;*
- *Spoorweg infrastructuur concept voor de lokale klanten.*

### **Vrachtwagen routing concept**

Het "Filder" gebied (ten zuiden van de stad) heeft een sterke economische groei gekend, terwijl het terzelfdertijd een residentieel gebied is. Dit gebied is geen politieke entiteit. Zowel zuidelijke voorsteden van Stuttgart alsmede een aantal grote kernen die vroeger landbouwdorpen waren, behoren tot dit gebied. Het verkeer is een groot probleem in het "Filder" gebied, met inbegrip van goederenvervoer.

De overheid van de belangrijkste gemeenschappen heeft een **gezamenlijke vrachtwagen routing concept** uitgewerkt, omdat zij beseften dat met individuele maatregelen zij het verkeer van de ene bewonerskern naar de andere stuurden. Doel was niet alleen om vervuiling te verminderen, maar ook om geluidsoverlast te verminderen en om veiligheidsaspecten aan te pakken. Optimale hoofdroutes werden berekend die door vrachtwagens gebruikt moesten worden.

Consultants maakten een studie en kwantificeerden de mogelijke routes waardoor die dorpen meer of minder verkeer zouden hebben indien geoptimaliseerd. Sommige

dorpskernen zouden geen impact hiervan ondervinden, andere zouden significante veranderingen zien. Dit concept werkt goed voor de meeste van hen met een minimum aan investering, en het was niet nodig om grote extra budgetten te voorzien voor het bouwen van bypasses. Met dit eenvoudig gezamenlijk initiatief heeft de regio duidelijk positieve resultaten geboekt.

### **Regensburg stad logistiek (RegLog)**

Regensburg is een stad in Beieren. Het project is gedreven door de transport sector, zonder publieke financiering. Het heeft geen groot budget, en is zelf voorzienend.

Het project werd voorgesteld aan de regio Stuttgart in 2010 bij de Circle of Goods Logistics en er werd over gedebatteerd. Het diende ook als een goed praktijkvoorbeeld op TRAILBLAZER, dat een ander *Intelligent Energy Europe* project is dat ongeveer een jaar geleden gestart is. RegLog werd geïntroduceerd in 1998 met als partners de universiteit, de Kamer van Koophandel en de BMW-fabriek. De site is de grote historische binnenstad met een zware vrachtbewegingen naar de 500 winkels en 200 bedrijven in de oude stad. Daarom was het doel het verminderen van het verkeer.

Een aantal van de deelnemende forwarding bedrijven zijn gevestigd in een vracht-dorp (freight village). Dit vermindert kilometers om vracht op te halen die wordt geleverd aan de winkels / eindbestemmingen. De vrachtvervoerder gaat naar de bedrijven en pikt de goederen op. Een kernelement van dit project is de bundeling van logistieke functies in een vracht-dorp. Dankzij het bestaan ervan, werd de frequentie van vervoer duidelijk verminderd, en voertuigen maken minder kilometers.

### **Amsterdam, Boedapest en Ile-de-France case studies**

De **Amsterdam** case study werd gepresenteerd door Erik Regterschot van de stad Amsterdam. Amsterdam is de hoofdstad van Nederland en telt iets minder dan 1 miljoen inwoners.

De geïmplementeerde oplossingen zijn de volgende:

- consolidatie van goederen naar elektrische voertuigen (EV). Op dit moment zijn er twee consolidatiecentra die gerund worden door particuliere bedrijven zonder enige overheidssubsidie. De afhankelijkheid van particuliere exploitanten kan ook een nadeel

zijn. In 2012 zouden een totaal van 50 elektrische voertuigen in gebruik moeten zijn, zoals ook bv voor afvalinzameling. Ook al zijn EV's vrij duur. Verwacht effect is de afname in km, het bundelen van goederen.

- een subsidieprogramma voor vrachtwagens werd opgezet;
- ondersteuning van de nachtleveringen;
- routing van vrachtverkeer en dus vermindering van de congestie op de belangrijke routes;
- elektrische boten (kanalen);
- verbreden van een tijdsslot (7 uur - 12 uur). Op dit moment tot 11 uur en een extra uur zou bijgeteld worden. Er zijn op die uren minder voetgangers op straat, zodat het mogelijk is om het tijdsslot uit te breiden. Verwacht resultaat is een 4% daling in km;
- De invoering van lage-emissie-zones. Al sinds 2009 werden vrachtwagens zwaarder dan 3,5 ton verboden. Bestelwagens zijn nu in voorbereiding om aan de emissienormen te voldoen.

Een logistiek plan op basis van de Donau voor de stad **Boedapest** werd gepresenteerd door Janos Mondovics van IFKA, de Stichting voor de Ontwikkeling van de Industrie.

Mogelijke oplossingen: op elkaar afgestemde systemen, samengesteld vervoer van soortgelijke productlijnen, omgekeerde logistiek (goederen naar en afval van het punt van levering). Deze maatregelen kunnen bijdragen om congestie te elimineren, dus het verbeteren van levenskwaliteit voor de burgers, een beter en veiliger milieu. De oplossing voorziet in een dubbele toevoer systeem, twee *City Logistics Transfer Warehouses* (opslagplaatsen) afhankelijk van de hoeveelheid toevoer en ook een tweede afgestemd op de hoeveelheid van de winkelbestellingen en de optimale route. Een alternatieve leveringsroute in de binnenstad is de Donau. Hoewel het een optimale positie voor de logistiek naar en binnen de stad heeft, wordt haar capaciteit niet gemaximaliseerd. Op te lossen vragen om de integratie in het logistieke systeem te bevorderen: modelleren van methoden en instrumenten, technische hulpmiddelen, laadtechnieken, modi voor gecombineerd vervoer.

**Ile-de-France** presenteerde een ruimtelijke ordening en vastgoed beleid voor transport en logistiek (spreker Diana Diziain). Ile-de-France bestaat uit Parijs en de omliggende



departementen en woongebieden, ongeveer 11 miljoen inwoners, die bijna een vijfde van de totale bevolking van Frankrijk vertegenwoordigt. Voornaamste argument: optimaal gebruik van het grondgebied creëert nieuwe markten en optimaliseert de prijs van vastgoed, maar de administratie moet zeker betrokken partij zijn. Vastgoed is niet typisch onderwerp van regionale politiek en is in het algemeen geen lokale overheidsbevoegdheid. Dit perspectief richt zich op de rol van het overheidsbeleid op het gebied van landgebruik, het in bezit houden van grondgebied en vastgoed ten dienste van stedelijke logistiek en stelt een aantal stappen voor tot een regionale actie op deze punten.

De afwezigheid van een beleid voor landgebruik resulteerde in een twee-staps verspreiding van logistieke mogelijkheden: van de binnenstad naar de buitenwijken en van de buitenwijken naar buiten Ile-de-France. Zowel de stad als de regio hebben stappen ondernomen om **het beleid ivm grondgebruik voor de logistiek te verbeteren**. De stad heeft grondgebied voorbehouden voor dit doel in zijn land masterplan en de regio heeft voorbestemde multimodale sites gecreëerd, wat de eerste noodzakelijke stap is. Het regionale masterplan voor transport van Ile-de-France (PDUIF) is een kans om locaties in de kern van het grootstedelijk gebied te vrijwaren voor logistiek (en ook in de voorsteden).

De Ile-de-France Regio onderzoekt de voorwaarden voor de toepassing van **innovatieve tools voor vastgoedgebruik** in de stedelijke kern. De prijs voor grond is lager voor logistieke doeleinden dan voor commerciële doeleinden of woningen. De logistiek moet efficiënte oplossingen vinden bij het gebruik van land, bijvoorbeeld door middel van samenwerking en het combineren van functies. De lage winstgevendheid van logistieke activiteiten samen met de hoge kosten van bouw en grond zijn een uitdaging voor de economische leefbaarheid van vastgoed voor stedelijke logistieke diensten.

Bijgevolg zijn investeerders terughoudend om dergelijke projecten op te starten. Besluitvorming wordt ook afgeremd door een gebrek aan beschikbare gegevens over de operationele kosten. Aangezien er geen beschikbare studie voorhanden was over de economische levensvatbaarheid, bestudeerde de regio de architecturale vorm, landschapsmaatregelen, de werking van een stedelijke terminal en de grondwaarde dat een dergelijk gebouw kan voortbrengen.

## **DG MOVE EG Urban Freight Study**

De Europese Commissie doet een poging om uit te zoeken hoe lokale overheden beter de levering van vracht in steden kunnen ondersteunen en wat de ideale verdeling van de taken zou kunnen zijn tussen de verschillende bestuursniveaus. Het is duidelijk dat de lokale overheden een duidelijker zicht nodig hebben over hun taken. Bijvoorbeeld, waar is het evenwicht tussen financiële ondersteuning en knowhow? In deze moeilijke tijden voor lokale en regionale economieën is het verstrekken van financiële steun steeds moeilijker en meer druk kan vallen op de particuliere sector om een financiële bijdrage te leveren aan projecten. De rol van de lokale overheden kan zijn om gunstige wetgevende randvoorwaarden te creëren en mogelijkheden op te zetten voor raadpleging van stakeholders en discussie te bevorderen. Voor een efficiënte uitwisseling moeten tegenhangers van elkaar leren, zoals administratie van de administratie, de exploitanten van exploitanten, enz.

Andrea Campagna van het Centrum voor Transport en Logistiek (CTL) van de Universiteit van Rome "La Sapienza" stelde de resultaten voor van een studie over stedelijk vrachtvervoer dat CTL in samenwerking met MDS Transmodal werd toevertrouwd door de Europese Commissie.

Het doel is om een overzicht te geven van bestaande praktijken en maatregelen op lokaal niveau. De Commissie is geïnteresseerd om hun rol te begrijpen binnen UFT (Urban Freight Transport). UFT is normaal gezien een zaak van gemeenten. Wat kan de Commissie doen voor gemeenten (subsidiariteitsbeginsel)? Wat kan worden gedaan op Europees niveau? UFT is een complex systeem dat niet op dezelfde manier als personenvervoer kan behandeld worden. Veel particuliere belangen zijn met elkaar in conflict. Het is niet alleen een kwestie van interactie tussen de overheid en burgers, omdat maar partijen betrokken zijn. Daarom veronderstelt dit tot op zekere hoogte een verzoening tussen bepaalde conflicten en overlegacties voor gedeelde oplossingen en beleid. In de huidige economische crisis, heeft de overheid geen budget om aan stedelijke logistiek te besteden wanneer beleidsmakers de maatschappelijke kosten en baten afwegen. UFT kan de stedelijke economie en het milieu ondersteunen, maar de kosten van de negatieve effecten kunnen niet worden afgewenteld op de exploitanten. Overheden moeten de positieve en negatieve effecten in balans houden samen met de verschillende behoeften van burgers / consumenten en exploitanten.

Reglementering is erg belangrijk op lokaal niveau, want het is efficiënter voor een beter beheer van de gehele supply chain. In plaats van indirecte subsidies toegekend aan exploitanten van goederenvervoer, moeten de overheden hen ondersteunen om meer efficiënt te worden. Grondgebruik is van fundamenteel belang, bijvoorbeeld bestemmingsplannen voor een aantal commerciële activiteiten die UFT-activiteit genereren, met inbegrip van logistieke activiteiten, off-street laden / lossen, faciliteiten voor vrachtwagens, veilige locaties in stedelijke gebieden die op commerciële basis gebruikt kunnen worden voor vrachtvervoer via spoor en over water. Elektrische voertuigen worden door de exploitanten niet beschouwd als de meest veelbelovende oplossing vanwege de hogere investeringskosten. Gas-of hybride voertuigen lijken meer succes te hebben. Een efficiënte, redelijke en slimme regelgeving vereist geavanceerde kennis bij de lokale overheden ter ontwikkeling van plannen en richtlijnen voor steden.



## 1<sup>st</sup> Plenary Knowledge Sharing Workshop

### Programme

**21 October 2011**

Dr Melcior Colet Museum

C/ BUENOS AIRES, 56-58, 08036 Barcelona (Spain)

#### 9.00: Registration

Chairman (plenary, session#1): David Harris, Birmingham City Council, Projects Leader - Transportation Strategy

#### 9.45: Welcome by LEITAT

#### 10.00: Plenary session

- Strategies of the Intelligent Energy Europe Programme - *Olav Luyckx, EACI Project Officer*
- C-Liege project presentation - *Paola Cossu, C-Liege Project Coordinator, FIT Consulting srl*
- Barcelona show case - *Isabel Moretó, Barcelona City Council, Mobility expert*

#### 10.40: Coffee break, networking

#### 11.00: Session #1: Intelligent Energy Europe (IEE) and related case studies

- ECOSTARS - *Sylvain Haon, POLIS Executive Director*
- CYCLELOGISTICS - *Karl Reiter, FGM-AMOR, Cyclelogistics Project Coordinator*
- Urban Freight Study - *Andrea Campagna, University of Rome*

Moderator (sessions #2,#3, panel discussion: *Massimo Marciani, President of FIT Consulting srl*)

#### 12.00: Session #2: Relevant cases studies in urban freight management

- Clean urban freight transport initiative in Parma: ECOLOGISTICS project & ECOCITY service - *Andrea Bianchi, Director of Centro Agroalimentare e Logistica Consortile (CAL)*
- Emilia-Romagna: the regional approach to urban freight policies and actions - *Alberto Preti, ITL, Head of Bologna Branch*
- Stuttgart: Truck Routing and City Logistics - Recommended Good Practices - *Martin Brandt, KLOK Project Manager*

#### 13.30: Lunch

#### 14.30: Session #3: EU cities/regions case studies

- Sustainable City Logistics in Amsterdam: best practices - *Erik Regterschot, City of Amsterdam, Project Manager*
- Budapest: Combined city logistics plan for Budapest based on Danube - *Janos Mondovics, IFKA General Manager*
- Ile-de-France: Real estate tools and land use policy for city logistics - a role for the Regions - *Diana Dizian, Region Ile-de-France, Project Manager*

#### 16.00: Coffee break

#### 16.15: Interactive experts panel discussion



This event is supported by the Catalan Institute of Energy - ICAEN