

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 (German)

Dissemination level: PUBLIC

Workpackage n. 2

Version Final

Date of preparation 15/02/2012

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

Hintergrund, Ziele, Zielgruppe

Das Projekt C-Liege soll den Austausch guter Praktiken zu weichen Maßnahmen und Politiken im Bereich des sauberen Güterverkehrs und der Belieferung der letzten Meile erleichtern. Es wirbt für sauberere und energieeffizientere Gütertransporte in der Stadt. Dabei zielt es auf kommunale Verwaltungen und Unternehmen, die in der Stadt Güterverkehre organisieren und durchführen. Diese Akteure sollten sich verpflichtet fühlen, im Konsens an den Bedingungen für den Güterverkehr zu arbeiten. C-Liege wird erstens Werkzeuge bereitstellen, mit denen die Verwaltungen die möglichen politischen Push- und Pull-Maßnahmen identifizieren und die geeigneten Mischung auswählen und umsetzen können. Zweitens wird C-Liege auf die Einrichtung eines Citylogistik-Managements (CLM) für den Güterverkehr hinwirken. Es wird die Verwaltungen beim Aufbau unterstützen und die Einführung überwachen.

Passend hierzu zielte der Workshop auf europäische Städte und Regionen mit bereits existierenden Maßnahmen bzw. politisch unterstützten Initiativen zum städtischen Güterverkehr (StGv), die den Akteuren vorgestellt wurden, damit sie voneinander lernen konnten. Ziel war der Erfahrungsaustausch, um die besten Praktiken im städtischen Güterverkehr zu identifizieren und zu diskutieren, warum einige Maßnahmen in der Vergangenheit nicht erfolgreich umgesetzt werden konnten. Zu den erwarteten Ergebnissen zählt, die Bedürfnisse von Verwaltungen, Transporteuren und Versendern für den städtischen Lieferverkehr und den zugehörigen Konzepten zu erfahren.

Der Workshop zum Wissenstransfer fand am 21. Oktober 2011 in Barcelona statt.

Der Workshop war eine hervorragende Gelegenheit, das C-Liege-Projekt anderen europäischen Netzwerken vorzustellen, die entweder regionale bzw. kommunale Verwaltungen oder Logistiker, Verlader, Transporteure, Hersteller von Elektrofahrzeugen etc. repräsentieren, darunter [POLIS](#), [Eurocities](#), [ERTRAC](#), [European Shippers Council](#), [ACEA](#), [EUCARS](#), [EFFA](#), [EEVC](#), [IRU](#), [FedEx](#).

Da C-Liege speziell beabsichtigt, sich mit anderen Projekten u.a. aus dem CIP-IEE-Programm zu verknüpfen, wurden u.a. CYCLELOGISTICS, ECOSTARS, ENERREG (Interreg IVC) und Citylogistik-Manager aus den Niederlanden und Frankreich sowie SUGAR (Interreg IVC) eingeladen, um ihre Erfahrungen vorzustellen.

Europäische Fallstudien zum städtischen Güterverkehr (StGv)

Die Fallstudien illustrieren eine Vielfalt unterschiedlicher Ansätze:

- Die Region **Emilia-Romagna** ist ein perfektes Beispiel dafür, wie eine lokale Aktion im regionalen Rahmen entwickelt und bei der Einführung unterstützt wird, was zu wirklich guten Praktiken wie in Parma führen kann.
- Die **Region Stuttgart** ist ein Beispiel dafür, wie ein gemeinsames Verständnis auch ohne große Investitionen zum Erfolg führen kann.
- **Amsterdam, Budapest** und die **Ile-de-France** stellten dar, wie sie ihre natürlichen Vorteile nutzen, zu denen Flüsse und Kanalnetze gehören. Alle drei Städte merken an, dass die Nutzung dieser Art des Gütertransports stark unterentwickelt ist. In der Ile-de-France könnten effektivere Landnutzung und Immobilienpolitik zu einem effizienteren StGv beitragen.

Die **Regionalregierung der Emilia-Romagna** ist bereits seit Anfang des Jahres 2000 in der Citylogistik-Politik aktiv. Hierzu präsentierte Alberto Preti, vom Institut für Transport und Logistik (ITL), Direktor der Niederlassung Bologna. Ein nachhaltiges Programm zur urbanen Mobilität wurde von 2003 bis 2005 entwickelt und ausschließlich regional finanziert, und enthält fünf Maßnahmenbereiche, von denen der fünfte die Citylogistik betrifft. Die Politik baut auf eine mehrstufige Vorgehensweise, beginnend mit einer gemeinsamen methodologischen Herangehensweise zur Aufzeichnung der Logistikprozesse im städtischen Raum und zur Situation in den regionalen Kommunen, und geht über die Definition gemeinsamer Leitlinien zu Maßnahmen bis hin zum Vorschlag von Maßnahmen und ihrer Einführung auf einer regional koordinierten Basis.

Die Region Emilia-Romagna war und ist zur Citylogistik zusammen mit regionalen Akteuren aktiv darin, die Kommunen bei eigenen Aktionen zur Citylogistik zu unterstützen („Helpdesk“) und stützt die Politik für die nächsten Jahre auf zwei Säulen:

- Harmonisierung der Vorschriften, in Zusammenarbeit mit den Kommunen als Arbeitshilfe zur Definition der Regeln für die Citylogistik,
- der regionale Plan für die Elektromobilität, sowohl für Personen- als auch für Güterverkehr.

Fallstudie Parma

Parma ist ein Modellfall, um aufzuzeigen, wie eine regionale Initiative örtliche Schritte beschleunigen kann und wie eine Kommune eine örtliche Strategie in einem regionalen Rahmen effizient umsetzen kann.

Lokale und regionale Verwaltungen können Ziele und Regeln festlegen, aber der Markt bleibt offen und wettbewerblich geprägt. In Parma wird der Güterverkehr als Dienstleistung im Wettbewerb erbracht. Wie wird dies ohne monopolistische Strukturen erreicht? Wie kann die Stadt die Mittel bekommen, die den Wettbewerb erhalten?

Parma hat eine empfindliche Stadtstruktur mit Architektur auf mittelalterlicher Basis. In der lebendigen und attraktiven Stadt voller Touristen und Studenten befinden sich mehrere Stätten des UNESCO-Weltkulturerbes. Im Jahr 2004 startete die Stadt die Konsensinitiative „ECOLOGISTICS“, um zusammen mit den Akteuren nachhaltige Lösungen für den Lieferverkehr in der historischen Altstadt zu finden. Das Projekt ECOLOGISTICS soll die wenig nachhaltigen Einzelbelieferungen der Innenstadt vermeiden helfen.

Die Herangehensweise zielte darauf, die Regeln sowohl für den Transitverkehr als auch für das Parken in der Altstadt neu zu organisieren und ein innovatives Güterverteilsystem einzuführen, das auf Effizienz und Effektivität beruht und Umwelt, Logistik, soziale und Sicherheitsüberlegungen berücksichtigt.

Die Stadt Parma beschloss, das übliche Verfahren umzudrehen und das Citylogistik-Projekt nicht von oben nach unten, sondern von unten nach oben einzuführen. Eine enge und fortlaufende „Konzertierung“ der wichtigen örtlichen Akteure erbrachte als Resultat das „Protokoll der Übereinkunft zur Luftreinhaltung – Rationalisierung des urbanen Lieferverkehrs“ zwischen der Stadt und den Akteuren. Gute Erfahrungen wurden aus den Niederlanden und Großbritannien eingeholt. Die wichtigen Akteure beschlossen, eine „grüne“ Fahrzeugflotte aufzubauen und führten konzertiert neue Regeln für den Lieferverkehr in Parma ein. Durch die Übereinkunft konnte die Marktregulierung in Richtung auf effiziente, effektive und nachhaltige Güterverteilung in Parma beeinflusst werden, indem die sauberen Fahrzeuge im sogenannten „accreditamento“ bevorzugt wurden.

Die Fünf Goldenen Regeln des „accreditamento“ sind: 1) Fahre Lebensmittel, Pakete, Kleidung und/oder hotel-, Restaurant- und Cateringbedarf; 2) benutze saubere

Nutzfahrzeuge (z.B. betrieben mit Methan, Elektrizität bzw. Biokraftstoff oder Euro 4); 3) benutze leichte Fahrzeuge (bis 3,5t); 4) garantiere eine hohe Auslastung der Fahrzeuge (mindestens 70% der Gesamtkapazität des Fahrzeugs); 5) installiere ein Ortungssystem zur Überwachung der Fahrzeugbewegungen. Hierzu gehören präzise Informationen zur Ladung in Echtzeit.

Die freiwillige Teilnahme am Projekt ECOLOGISTICS ist eine bemerkenswerte Gelegenheit für alle Schlüsselakteure: Ein starker Wettbewerbsvorteil im örtlichen Markt, Kostenreduzierung für den Gütertransport, und weitere Vorteile wie ein erweitertes Zeitfenster zur Anlieferung in der Altstadt, kostenfreie Zugangsberechtigung usw. Die Operateure können wählen zwischen entweder sauberen und ausgelasteten Fahrzeugen („accreditamento“), die ihre Güter zwischen 6 und 22 Uhr verteilen können, oder – als Alternative – dem sauberen Transportdienst „ECOCITY“, dem sie ihre Güter anvertrauen können. Dieser Dienst steht im Güterverkehr in freiem Wettbewerb mit den anderen effizientesten Operateuren in der Stadt Parma. ECOLOGISTICS und ECOCITY tragen zur Rationalisierung der urbanen Güterverteilung bei, indem sie „tugendhafte“ Transporteure und Logistiker zusammenführen und damit Umweltkosten und soziale Kosten verringern und die Nutzung von sauberen Fahrzeugen steigern.

Fallstudien Stuttgart und Regensburg

Die Fallstudie Stuttgart wurde von Martin Brandt vom KLOK präsentiert, Konsortiumspartner und Ort einer Pilotanwendung im C-Liege-Projekt. Die Region Stuttgart hat 2,6 Millionen Einwohner und ist eine eigene Verwaltungsebene, die die Gemeinden aus den fünf Landkreisen um Stuttgart sowie die Stadt Stuttgart umfasst. Im Raum Stuttgart sind in der Vergangenheit eine Reihe von Maßnahmen zur städtischen Gütermobilität eingeführt oder entwickelt worden, darunter:

- Zeitzonen für Lieferfahrzeuge in der Innenstadt (Fußgängerzonen);
- Spezielle Parkflächen für Lieferfahrzeuge;
- Lkw-Lenkungskonzept südlich Stuttgarts („Filder“);
- „Citylogistik“ als gemeinsame Belieferung der Innenstadt, in den 90er Jahren ohne Erfolg.

Darüber hinaus sind eine Reihe von Maßnahmen zur urbanen Gütermobilität in unterschiedlichen Stadien der Planung und können noch nicht bewertet werden, darunter:

- Nutzung von Elektrofahrzeugen;
- Örtliche Zustellpunkte für die Belieferung von Haushalten;
- Modulare kleinräumige Verteilung: Ein großer Lkw vom Verteilzentrum lädt an einer Schnittstelle (z.B. einem Parkplatz) mehrere Spezialcontainer ab, einen für jedes kleine Lieferfahrzeug;
- Schieneninfrastrukturkonzept für lokale Kunden.

Lkw-Lenkungskonzept

Die “Filder”, ein Gebiet südlich der Stadt, haben ein starkes wirtschaftliches Wachstum erlebt und sind gleichzeitig Wohngebiet. Das Gebiet ist keine politische Einheit. Zu ihm gehören südliche Stadtteile von Stuttgart ebenso wie eine Reihe großer Siedlungen, die aus Bauerndörfern hervorgegangen sind. Verkehr ist ein Dauerthema auf der Filderebene, einschließlich Wirtschaftsverkehr.

Die betroffenen Kommunalverwaltungen haben ein gemeinsames Lkw-Lenkungskonzept erarbeitet, weil ihnen klar war, dass sie mit Einzelmaßnahmen den Verkehr lediglich aus einem Dorf ins nächste zwingen. Ziel war nicht nur eine Reduzierung der Umweltverschmutzung, sondern auch Lärmreduzierung und mehr Sicherheit. Für die Lkw wurden optimale Routen berechnet.

Berater machten eine Studie zu den möglichen Routen und quantifizierten die Be- und Entlastungseffekte für den Fall einer Optimierung. Für einige Siedlungen würde sich wenig ändern, in anderen Fällen wären die Auswirkungen erheblich. Für die meisten Kommunen funktioniert das Konzept gut. Ein gewisses Minimum an Investitionsaufwand wird benötigt, aber es braucht keine großen neuen Umgehungsstraßen. Mit dieser einfachen gemeinsamen Initiative wurde ein klares positives Ergebnis erzielt.

Citylogistik Regensburg (RegLog)

Regensburg liegt in Bayern. Hinter dem Projekt stehen Transportunternehmen, es gibt keine finanzielle Unterstützung aus öffentlichen Kassen. Das Budget ist nicht groß, aber das Projekt trägt sich selbst.

Das Projekt wurde in Stuttgart im Jahr 2010 im Arbeitskreis Gütermobilität vorgestellt und diskutiert. Es dient auch als gute Praxis im Projekt TRAILBLAZER, einem weiteren „Intelligent Energy Europe“-Projekt, das vor einem Jahr begonnen wurde. RegLog begann 1998 mit der Universität, der IHK und dem örtlichen BMW-Werk als Partnern. Beliefert wird eine große historische Altstadt mit vielen Anlieferungen für die ansässigen 500 Einzelhändler und 200 weiteren Unternehmen. Das Ziel ist eine Reduzierung des Lieferverkehrs.

Einige der teilnehmenden Transportunternehmen sind in einem Güterverkehrszentrum (GVZ) angesiedelt. Dies spart Kilometer beim Sammeln der Güter, die zu den Läden und anderen Kunden gebracht werden. Der Fuhrunternehmer holt die Ladungen bei den einzelnen Speditionen ab.

Fallstudien Amsterdam, Budapest und Ile-de-France

Die Fallstudie **Amsterdam** wurde von Erik Regterschot von der Stadt Amsterdam vorgestellt. Amsterdam ist die Hauptstadt der Niederlande und hat etwas weniger als eine Million Einwohner.

Die folgenden Lösungen wurden eingeführt:

- Ladungskonsolidierung für Elektrofahrzeuge. Zurzeit gibt es zwei Konsolidierungszentren, die ohne öffentliche Unterstützung von privaten Unternehmen betrieben werden. Abhängigkeit von Privatunternehmen kann auch ein Nachteil sein. Bis 2012 sollen 50 Elektrofahrzeuge in Betrieb sein, desgleichen für die Müllentsorgung, obwohl Elektrofahrzeuge recht teuer sind. Die erwartete Wirkung besteht in einer Bündelung der Lieferungen und einer Verringerung der Kilometerleistung.
- Lkw-Förderprogramm.
- Unterstützung von Nachtanlieferungen.
- Güterverkehrsrouten und dadurch weniger Staus auf den Hauptstraßen.

- Elektroboote auf den Kanälen.
- Erweiterung des Zeitfensters (7 – 12 Uhr), das bisher nur bis 11 Uhr reicht. Dies wird möglich, weil die Fußgängerdichte abgenommen hat. Erwartet wird eine Reduzierung der Kilometerleistung um 4%.
- Einführung von Umweltzonen. Bereits seit 2009 sind Lkw von mehr als 3,5t nicht mehr zulässig. Die Lieferwagen werden jetzt auf höhere Schadstoffklassen umgerüstet.

Ein kombinierter Citylogistikplan für die Stadt Budapest auf der Basis der Donau wurde von Janos Mondovics von der Stiftung für Industrieentwicklung präsentiert.

Lösungsansätze sind: Aufeinander ausgerichtete Systeme, paralleler Transport ähnlicher Güter, Retourenlogistik (Güter und Schrott). Diese Maßnahmen könnten zur Stauvermeidung beitragen und damit die Lebensqualität der Bürger erhöhen durch eine bessere und sicherere Umwelt. Die Lösung sieht ein duales Versorgungssystem vor, zwei Lagerhäuser als Schnittstellen für Citylogistik entsprechend der Warenmenge und eine Feinverteilung gemäß der einzelnen Bestellmengen und optimierten Routen. Alternativer Anlieferungsweg in die Innenstadt ist die Donau. Obwohl sie für Citylogistik optimal gelegen ist, wurde ihr Potenzial noch nicht ausgeschöpft. Für eine Integration ins Logistiksystem sind noch Methoden und Werkzeuge zu modellieren, sowie die Techniken und Ladungstechniken auch im intermodalen Transport zu entwickeln.

Für die **Ile-de-France** präsentierte Diana Diziain eine Landnutzungs- und Immobilienpolitik für Transport und Logistik. Ile-de-France umfasst Paris und die umgebenden Departements mit etwa 11 Millionen Einwohnern, das ist etwa ein Fünftel der französischen Bevölkerung. Das Basisargument ist, dass eine optimale Landnutzung Märkte schafft und die Immobilienpreise optimiert, aber dass der Staat notwendig beteiligt sein muss. Landnutzungsplanung liegt in der Kompetenz der örtlichen Verwaltung. Immobilien sind nicht Teil typischer Regionalpolitik und generell nicht Gegenstand der Politik. Die gewählte Perspektive fokussiert die Rolle der Politik in den Fragen von Landnutzung, Landbevorratung und Immobilien für Citylogistik und schlägt einige Schritte hin zu regionalen Aktivitäten in diesen Punkten vor.

Durch die Abwesenheit einer Landnutzungspolitik verbreiteten sich die Logistikimmobilien in zwei Schritten: Von der Innenstadt in die Vororte und von den Vororten in die Außenbereiche

der Region. Sowohl die Stadt als auch die Region haben Schritte unternommen, um die **Landnutzungspolitik für Logistikunternehmen zu verbessern**. Die Stadt hat zu diesem Zweck in ihrem Masterplan zur Landnutzung Flächen reserviert und die Region hält Gelände für intermodale Terminals vor, was der erste notwendige Schritt ist. Der regionale Masterplan Transport der Ile-de-France (PDUIF) ist eine Gelegenheit, das notwendige Gelände im urbanen Zentrum der Region und in den Vororten zu halten.

Die Region Ile-de-France hat die Bedingungen einer Einführung **innovativer Immobilieninstrumente** für den urbanen Kern untersucht. Logistik zahlt niedrigere Quadratmeterpreise als Gewerbe und Wohnprojekte. Daher muss die Logistik effiziente Lösungen für die Landnutzung finden, zum Beispiel durch Zusammenarbeit und gemischte Nutzungen. Die geringe Profitmarge logistischer Aktivitäten ist in Verbindung mit den hohen Investitionskosten eine Herausforderung für die Rentabilität von Citylogistikflächen. Entsprechend zurückhaltend sind die Investoren bei derartigen Projekten. Entscheidungen werden zudem durch Fehlen von Zahlen zu operativen Kosten verlangsamt. Nachdem es keine Studie zur Rentabilität gab, befasste die Region sich mit der notwendigen Gebäudeform, der Landschaftsarchitektur, der Funktionsweise eines innerstädtischen Terminals und dem Bodenpreis, den ein solches Gebäude tragen kann.

Studie der GD Transport zum städtischen Güterverkehr (StGv)

Die Europäische Kommission bearbeitet die Frage, wie örtliche Verwaltungen die Auslieferung von Gütern in Städten besser unterstützen können und wie die Aufgaben am besten zwischen den verschiedenen Regierungsebenen aufgeteilt werden sollten. Klar ist, dass die örtlichen Behörden eine genauere Vorstellung von ihrer Rolle benötigen. Wie sollte zum Beispiel das Verhältnis zwischen finanzieller Unterstützung und Knowhow sein? In unserer Zeit der Herausforderungen für die lokale und regionale Wirtschaft wird die Gewährung von finanzieller Unterstützung immer schwieriger, und der Druck auf den Privatsektor steigt, sich finanziell an den Projekten zu beteiligen. Die kommunale Rolle kann darin bestehen, günstige rechtliche Rahmenbedingungen zu setzen und Gelegenheiten zur Beratung und Diskussion mit wichtigen Akteuren zu schaffen. Um einen effizienten Austausch zu ermöglichen, sollten die Beteiligten auch jeweils voneinander lernen, also Verwaltungen von Verwaltungen und Operateure von Operateuren usw.

Andrea Campagna vom Zentrum für Transport und Logistik (CTL) der Universität „La Sapienza“ in Rom präsentierte die Ergebnisse einer Studie zum städtischen Güterverkehr, mit der CTL zusammen mit MDS Transmodal von der Europäischen Kommission beauftragt war.

Ziel ist eine Überprüfung der bestehenden Praktiken und Maßnahmen auf kommunaler Ebene. Hierfür muss die Kommission die Rolle der Kommunen in StGv verstehen. StGv ist normalerweise kein Aufgabenfeld der Kommunen. Was kann die Kommission nach dem Subsidiaritätsprinzip für Kommunen tun? Was kann auf der europäischen Ebene getan werden? StGv ist ein komplexes System, das nicht analog zum Personenverkehr gehandhabt werden kann. Es bestehen Konflikte durch die große Zahl von Einzelinteressen. Das ist nicht nur eine Frage der Interaktion zwischen Verwaltung und Bürger, da auf der Seite der Bürger eine große Anzahl Akteure beteiligt ist. Vielmehr bedarf es der Verhandlung von Konflikten sowie konzertierter Aktionen zu gemeinsamen Lösungen und Politiken. In der gegenwärtigen Wirtschaftskrise haben die öffentlichen Verwaltungen kein Geld für Citylogistik, wenn die Politiker die sozialen Kosten und den Nutzen aufrechnen. StGv kann die städtische Wirtschaft fördern und die Umwelt schonen, aber die Kosten negativer Effekte können nicht durch die Operateure getragen werden. Die öffentliche Hand sollte nach einem Ausgleich zwischen positiven und negativen Effekten sowie den unterschiedlichen Bedürfnissen von Bürgern/Konsumenten und Operateuren suchen.

Regelungen sind besonders auf örtlicher Ebene wichtig. Statt indirekter Subventionen für die Transporteure sollte die öffentliche Hand sie dabei unterstützen, ihre Effizienz zu erhöhen. Die Landnutzungsfrage ist fundamental, zum Beispiel die Widmung von Gelände für StGv und Logistik, Ladeplätze für Nutzfahrzeuge abseits der Fahrbahnen, Vorhalten von städtischen Arealen zur Nutzung als kommerzielle Schnittstelle zum Bahn- und Schiffsverkehr. Elektrofahrzeuge werden von kommerziellen Betreibern wegen der hohen Investitionskosten nicht als die vielversprechendste Lösung angesehen, Gas- oder Hybridantriebe erscheinen erfolgversprechender. Effiziente und kluge Regulierungen verlangen Expertenwissen bei der öffentlichen Hand, wenn sie Pläne und Richtlinien für Städte entwirft.



1st 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 Diziain, 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