

# ***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 30/03/2012**

*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

Op 1 maart 2012 werd in Brussel de 2<sup>de</sup> Plenary Knowledge Sharing workshop gehouden.

De organisatie van deze workshop die in Brussel gehouden werd, was een uitstekende gelegenheid om het C-Liège project bekend te maken bij andere relevante Europese netwerken zoals [POLIS](#), [Eurocities](#), [ERTRAC](#), [European Shippers Council](#), [ACEA](#), EUCARS, [EFFA](#), [EEVC](#), [IRU](#), [FedEx](#), etc. Die werden allen uitgenodigd op de workshop, dit in continuïteit met de eerste workshop die in Barcelona (SP) gehouden werd. Omdat de workshop in Brussel georganiseerd werd, en aangezien de meeste organisaties hun hoofdzetel hebben in Brussel, was de opkomst zeer succesvol. Uiteraard werden ook CYCLELOGISTICS, ECOSTARS, Ile-de-France, Amsterdam, en eerdere C-LIEGE sprekers uitgenodigd. Een grote meerderheid van hen nam deel of stuurde een in Brussel gevestigde afgevaardigde

Het voorlopige overzicht van bestaande Europese *good practices* in stedelijk vrachtvervoer uit de eerste workshop werd geïntegreerd door middel van een framework analysis. Tenslotte werden de 15 meest beloftevolle projecten geselecteerd. Die werden dan op hun beurt besproken gedurende de tweede workshop door een Europees panel dat samengesteld werd uit vertegenwoordigers van de verschillende belangengroepen.



### **Geselecteerde Europese *good practices* in stedelijk vrachtvervoer**

Een lijst van meer dan 100 Europese *good practices* in stedelijk vrachtvervoer werd opgesteld, waar uiteindelijk 15 van werden weerhouden na een selectieprocedure gebaseerd op een aantal criteria zoals energiebesparingen, milieu- economische en sociale voordelen, samenwerkingsniveau, overdraagbaarheid, etc.

De Europese *good practices* die geanalyseerd (sterkten, zwakten) en geselecteerd werden zijn: Night delivery in Barcelona (ES), Distribution by cargo bikes in Donostia (ES), Driver training in Bristol (UK), Delivery and servicing plans in Sutton (UK), Regulation incentives and restrictions in Parma (IT), Access restrictions in Bristol (UK), Incentives and access restrictions in Gothenburg (SE), Use of bus lanes by clean freight vehicle in Norwich (UK), Freight distribution plan in Bologna (IT), Tyne and Wear Freight Partnership in UK, Delivery space booking in Bilbao (ES), Restrictions of UFT routes in Leicester (UK), Environmental zone in Aalborg (DK), Clear zones in UK, Local freight network in Gothenburg (SE).

### **Rondetafelconferentie met de belanghebbende organisaties**

De rondetafel werd samengesteld uit vertegenwoordigers van lokale overheden (POLIS), professionele vrachtvervoerders (European Express Association) en handelaars (EuroCommerce en Confcommercio International). Verenigingen van Europese bewoners waren ook uitgenodigd. Het doel van dit discussiepanel, wat het kerngedeelte uitmaakte van deze workshop, was om meer te weten te komen over de houding van de verschillende belangengroepen en hun noden met betrekking tot het beleid en maatregelen in verband met UFT. Dit werd bewerkstelligd door het valideren van de 15 Europese *good practices* waaruit uiteindelijk de best 5 geselecteerd werden vanuit hun gezichtspunt..



Massimo Marciani (President van FIT Consulting srl), de voorzitter van de workshop, startte de discussie met het rondetafel panel op basis van 4 hoofdvragen::

- V1: Welke zijn de 5 meest beloftevolle case studies die jij geselecteerd hebt en waarom?
- V2: Is stadslogistiek een markt?
- V3: Wie reguleert die markt?
- V4: Welke zijn de drijfveren van dit proces?

**V1: Welke zijn de 5 meest beloftevolle case studies die jij geselecteerd hebt en waarom?**

**POLIS: Bedeling en leveringsplanning in Sutton (UK)**, omdat dit innovatief is en overdraagbaar naar andere steden en regio's. **Regulerende incentives en beperkingen in Parma (IT)**, omdat dit een volledig pakket aanbiedt en een geode synthese vormt tussen de stad en de regio errond. Het is een economisch leefbare oplossing en is toegespitst op verse producten wat het zeer uniek maakt. **Vervoersdistributieplan in Bologna (IT)**, omdat deze maatregel de eerste stap is die steden zouden moeten nemen. **Tyne & Wear Freight Partnership (UK)**, omdat dit een goed platform is voor de uitwisseling van kennis tussen de verschillende actoren die erbij betrokken zijn. **Nachtleveringen Barcelona (ES)**, omdat dit als een innovatief en succesvol initiatief kan aanzien worden.

**European Express Association: Bedeling en leveringsplanning in Sutton (UK)**, werd het hoogste gequoteerd omdat dit de eerste stap is die lokale overheden en firma's zouden moeten invoeren. **Opleiding van bestuurders (Bristol)**, omdat dit het verbruik van brandstof kan verbeteren, vooral in het stadscentrum. **Nachtleveringen (Barcelona)** omdat dit stadslogistiek meer efficiënt maakt en het kan voorkomen dat commerciële voertuigen in ochtendfiles geblokkeerd geraken. Grote handelaars verzekeren reeds veilige leveringen naar hun sites gedurende de nacht en dit is succesvol gebleken. **Incentives en toegangsbeperkingen in Gothenburg (SE)** worden hoog gewaardeerd wegens de dialoog tussen de verschillende belangengroepen en het evenwicht tussen incentives en beperkingen. **Clear Zone (UK)** omdat dit aantoonde hoe stadsmobiliteit en stadslogistiek zouden moeten onderhandeld worden en hoe hier een consensus over kan opgebouwd worden na een effectenrapport door alle belanghebbende stakeholders om een geïntegreerde aanpak te verzekeren en de aanvaarding van de bepaalde strategie.

**EuroCommerce: Opleiding van bestuurders (Bristol)**, omdat het kan bijdragen tot het verminderen van brandstofverbruik. **Nachtleveringen (Barcelona)** omdat het de leveringstijd vermindert en het brandstofverbruik maar voor kleine ondernemingen is dit minder toepasbaar. **Regulerende incentives en beperkingen in Parma (IT)**, omdat dit een effectieve combinatie is van factoren die een brede aanpak toepassen met het doel een hoge en duurzame invloed te hebben op brandstof- en energieverbruik. Alle actoren zijn erbij betrokken. **Lokaal vrachtvervoer network in Gothenburg (SE)**, omdat alle actoren hierbij betrokken zijn met een uitwisseling van inzichten, kennis en *good practices*. **Leveringen door cargo bikes (ES)** is interessant maar het is nog geen leefbaar alternatief voor wegtransport (vrachtwagens) voor *last mile delivery*.

**Confcommercio International: Nachtleveringen (Barcelona)** alhoewel dit niet betaalbaar is voor kleine en micro ondernemingen en het beter tegemoetkomt aan de noden van de grote handelaars. **Regulerende incentives en beperkingen in Parma (IT)**, en **Lokaal vrachtvervoer network in Gothenburg (SE)**, omdat deze maatregelen een hoog niveau van betrokkenheid en een doeltreffende manier van samenwerken toont van alle betrokken partijen.

## **V2: Is stadslogistiek een markt? Het antwoord is positief.**

Lokale autoriteiten zouden de huidige noden en beperkingen in rekening moeten nemen, zich richten tot de private sector en hen vragen om bij te dragen tot het bereiken van deze doelstellingen. Zij kunnen helpen om de noden beter te begrijpen en ook innovatieve oplossingen aanreiken. Vele oplossingen kunnen makkelijk toegepast worden tegen lage kosten. Voor alle maatregelen geldt dat men in rekenschap moet brengen wanneer, in welke situaties, voor welke zaken en in welke steden zij toepasbaar zijn.

## **V3: Wie reguleert die markt dan? Goederentransport en vervoer van personenvervoer zijn volledig verschillend. Waarom zijn organisaties meer bezorgd over personenvervoer?**

**POLIS:** Lokale overheden hebben zich altijd bezig gehouden met personenvervoer en er was een gebrek aan interesse voor vrachtvervoer maar dit is aan het veranderen. Lokale overheden leren om samen te werken met verschillende partners op het gebied van stadslogistiek. Er worden meer strategische en meer specifieke vervoersplannen uitgewerkt. Dit vormt de basis voor verdere maatregelen en oplossingen.

**European Express Association:** regulering is niet gelijk aan verbieden. Express operatoren proberen om duurzame oplossingen te vinden voor stedelijk vrachtvervoer. Wanneer lokale overheden hun stedelijk vervoersplan en mobiliteitsbeleid uitwerken, houden zij al te vaak geen rekening of verstaan zij de noden niet van stedelijk vrachtvervoer, logistiek en leveringssystemen. Vrachtvervoerders zouden uitgenodigd moeten worden op de werkgroepen die vervoer en mobiliteit in stedelijke gebieden bespreken. Het doel zou moeten zijn om hen pro-actief te betrekken en niet alleen reactief. Een goede samenwerking en voortdurende dialog met Vracht Partnerships moet toegepast worden.

## **V4: Welke zijn de drijfveren van dit proces: kleinere winkels in het centrum van de stad of buiten de stad en grotere shopping centres?**

**Eurocommerce:** beide. Verschillende oplossingen toegepast op verschillende locaties en situaties is het beste. Partnerships, planning en maatregelen zijn van belang voor alle steden

en in alle gevallen. Maar op een dieper niveau moet men ze eerst analyseren. Alle actoren moeten kunnen beïnvloeden.

**Confcommercio International:** de algemene trend is dat kleine winkels verdwijnen uit het stadscentrum omdat grotere retailers hun grote winkels openen aan de rand van de stad. Grote firma's (franchisors) openen kleinere winkels (franchise-nemers) in het stadscentrum.

**European Express Association:** er zijn zekere aspecten binnen de regulering die men niet van te voren kan anticiperen en die verdere problemen zullen veroorzaken. Een goed voorbeeld is groene stadslogistiek. De regel is dat voertuigen met een bruto gewicht boven 3500 kg een professionele (categorie C) rijbewijs vereisen. Elektrische bestelwagens vallen binnen deze categorie. Deze verplichting veroorzaakt problemen omdat het moeilijk is om bestuurders van zwaar vrachtvervoer te overreden om bestelwagens te besturen.

### **Volgende stappen in het C-LIEGE project**

De resultaten bereikt door het onttrekken van kennis uit *good practices* zullen toelaten om *push-and-pull* maatregelen voor vrachtvervoer die succesvol geïmplementeerd werden in Europese steden te identificeren en te beoordelen. Het identificeren en beoordelen van deze *good practices*, gebaseerd op vorige ervaringen en de lessen daaruit getrokken, zullen de informatieve basis vormen voor de verdere bepaling van een reeks maatregelen voor een efficiënt en energie-besparende organisatie van vrachtvervoer in stedelijke gebieden.

## ANNEX: 2<sup>nd</sup> Plenary Knowledge Sharing Workshop Agenda



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

#### **Invitation to the 2<sup>nd</sup> Plenary Knowledge Sharing Workshop**

**1<sup>st</sup> March 2012**

Venue: West Midlands European Service  
22-28 Avenue d'Auderghem, 1040 Brussels

#### **Agenda**

**9.30: Registration**

**9.45: Welcome** by ERRIN Chair: *Françoise Chotard*

**10.00: Plenary session**

Chair: *Françoise Chotard, ERRIN*

- Strategies of the Intelligent Energy Europe Programme – *Olav Luyckx, EACI Project Officer, European Commission*
- C-LIEGE project presentation – *Paola Cossu, C-Liege Project Coordinator, FIT Consulting srl*

**10:20: Good practices elicitation in urban freight transport (UFT)**

- Good practices and European urban freight (soft) measures state of the art – *Marc Torrentelle, LEITAT*
- UFT Good Practice Database – *Panayota Moraiti, NTUA*

**11.15: Coffee break**

**11.30: Round table and validation of the good practice elicitation**

Chair: *Massimo Marciani, President of FIT Consulting srl*

- Administrations: *Gabriela Barrera, POLIS*
- Shippers: *Rosella Marasco, Confcommercio Internazionale; Mohamed Temsamani, EuroCommerce*
- Freight carriers: *Véronique Corduant, European Express Association (EEA)*
- Residents: *Representative from European Consumers' Organisation (BEUC)<sup>1</sup>; representative from European Citizen Action Service (ECAS)<sup>2</sup>*

**13.00: Lunch and networking**

**14:00: End of the event**

<sup>1</sup> Invited

<sup>2</sup> Invited