

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

DELIVERABLE n. 7.1

TRANSFERABILITY PLAN FOR LOCAL GOVERNMENTS ON ENERGY SAVING AND SUSTAINABLE DEMAND MANAGEMENT IN URBAN FREIGHT TRANSPORT SECTOR – SUMMARY (Dutch)

Dissemination level: PUBLIC

Workpackage n. 7

Version Final

Date of preparation 22/10/2013

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



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union

INLEIDING

Doelstelling

Het C-LIEGE project heeft tot doel het ontwikkelen, testen en overdragen van ervaringen van succesvolle zachte maatregelen en tools op het gebied van stedelijk vrachtvervoer die het stedelijk vrachtverkeer en vervuilende uitlaatgassen beperken en alzo gerelateerde energiebesparingen genereren.

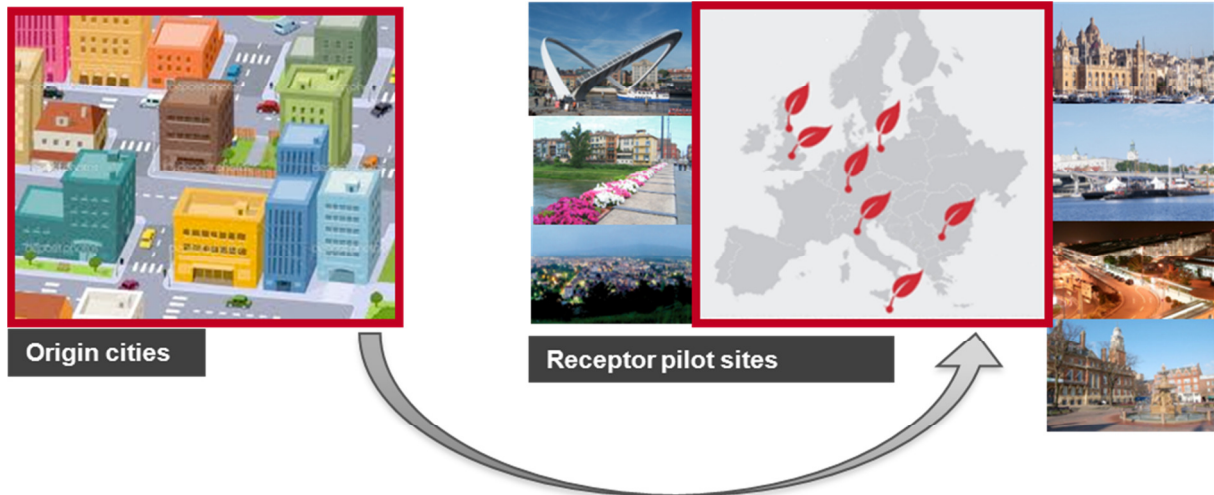
De Oefening van Overdraagbaarheid

Alhoewel er overvloedige informatie voorhanden is over zachte maatregelen die in steden toegepast worden in verband met stedelijk vrachtvervoer, zoals in de C-LIEGE database and toolbox, wordt er in de meeste EU studies minder aandacht besteed aan de methodologische aanpak voor het succesvol transfereren van deze maatregelen.

Men kan in de echte wereld de toepassing van maatregelen waarnemen die gewoonlijk van elders ingevoerd worden waar zij deel uitmaakten van een succesvolle casus, vaak zonder een nauwkeurig analyse of zonder het vervullen van de voorwaarden van overdracht, die dan eindigen in een mislukking. Eerder dan te trachten om algemene maatregelen te onderkennen die 'overall zullen werken', focust het proces van overdracht in C-LIEGE op specifieke kenmerken van locatie naar waar de maatregel getransfereerd wordt, met de impliciete veronderstelling dat iedere context verschillend is en een stapsgewijze procedure gevolgd moet worden..

De oefening van transfereerbaarheid heeft alles te maken met het nauwkeurig onderkennen van de voorwaardenscheppers of enablers (succesfactoren) en de bepalende belemmeringen die de aanvaarding van maatregelen beïnvloeden.

De zeven C-LIEGE pilot-sites, nl. Stuttgart (Duitsland), Emilia Romagna (Italië), Hal Tarxien (Malta), Newcastle en Leicester (Verenigd Koninkrijk), Szczecin (Polen), Montana (Bulgarije) hebben die evaluatie van transfereerbaarheid uitgevoerd en dit droeg bij tot het definiëren van het kader ter ondersteuning van het aannemen van processen voor stedelijke logistiek op nieuwe locaties.



C-LIEGE ontwikkelde een transfereerbaarheidsplan met duidelijke richtlijnen over hoe een maatregel te selecteren en succesvol te transfereren, die de aanvaarding van C-LIEGE tools ondersteunen en modelleren op lokaal niveau, en een antwoord geven op:

- Hoe de stad te evalueren voor wat betreft urban logistics?
- Hoe een goede praktijk te selecteren en te transfereren naar onze stad?
- Proces van overdracht: wat is belangrijk om aandacht aan te besteden?

Transfereerbaarheidsmethodologie

De meest belovende weg om een transfereerbaarheidsproces te volgen is een stapsgewijze procedure op lokaal niveau. Deze aanpak van transfereerbaarheid is opgebouwd rond een '10 stappen proces', zoals weergegeven in de flowchart hierna.

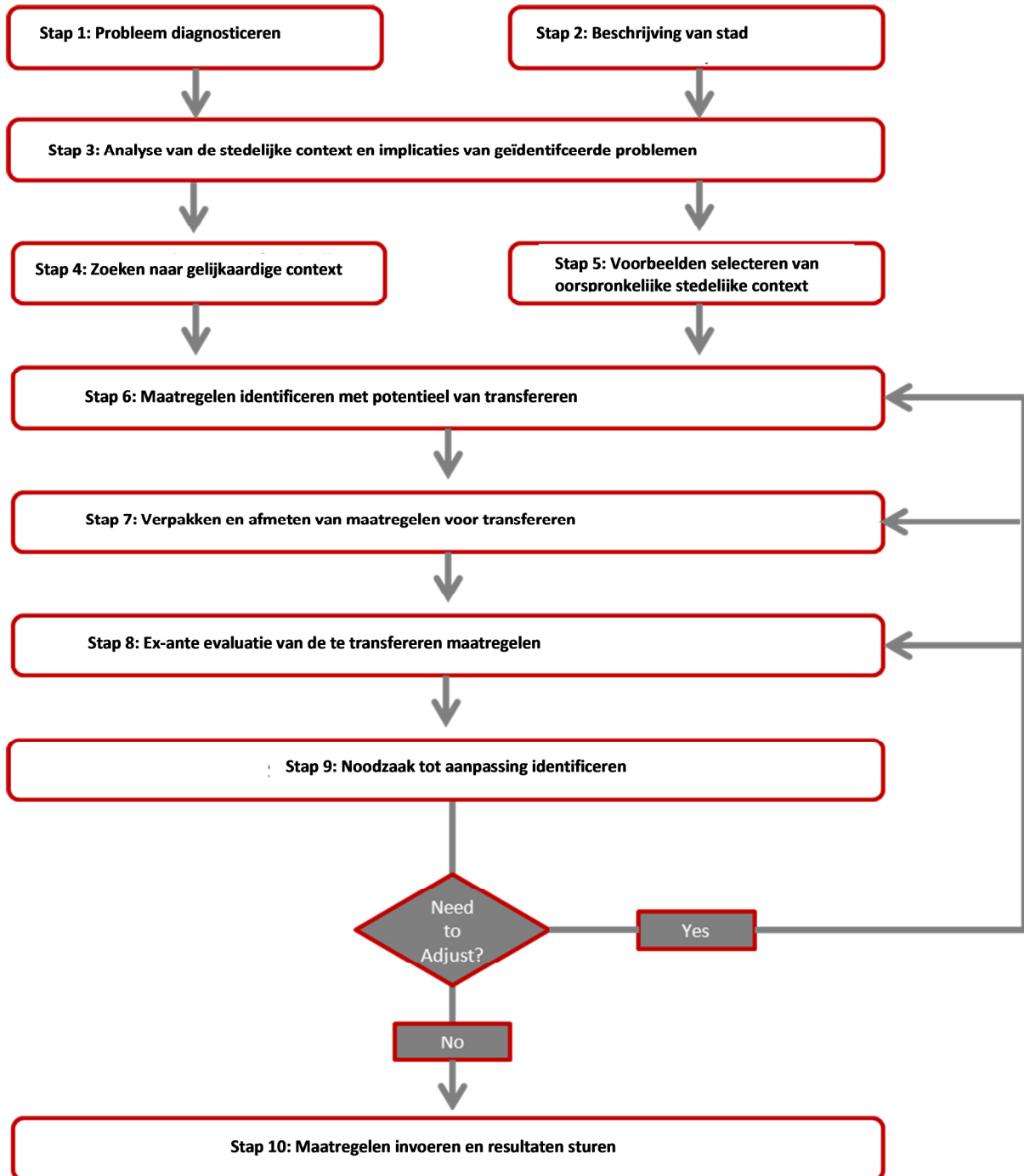


Figure 1 – Transfereerbaarheidsmethodologie (Bron: TURBLOG 2011)

C-LIEGE heeft dit process aangenomen als een leidraad voor piloot implementatie om er zeker van te zijn dat de maatregelen geselecteerd voor implementatie de meest geschikte zijn voor ieder geval apart. Deze aanpak werd succesvol toegepast en aanbevolen in het CIVITAS project METEOR.

Dit begint met het identificeren van de problemen rond stedelijk vrachtvervoer en een gedetailleerde beschrijving van de karakteristieken van de stedelijke structuur in iedere stad, omvattende zowel geografische aspecten als structurele, demografische, architecturale, culturele en factoren gerelateerd aan het transportsysteem. Beide aspecten helpen de stedelijke context en de impact van problemen beter te begrijpen, en dit staat ook toe om in een betere positie te zijn om gelijkaardige contexten te onderkennen en maatregelen om problemen op te lossen en de energie-efficiëntie te verbeteren bij stedelijk vrachtvervoer. Voor dit proces werden er in iedere pilootstad verschillende rondetafels georganiseerd met alle belanghebbenden zoals de stedelijke overheden, vrachtvervoerders, verdelers, aanbieders van diensten, groothandelaren. (zie tabel hierna) In alle gevallen trad iemand van het consortium op als facilitator van dit proces.

C-LIEGE site	1st Round Table	2nd Round Table	3rd Round Table	4th Round Table	5th Round Table
1. Leicester	28 March 2012	20 June 2012	12 Mar 2013	17 Sept 2013	n/a
2. Hal-Tarxien	11 April 2012	12 June 2012	27 Sept 2012	27 Nov 2013	n/a
3. Montana	12 April 2012	19 June 2012	31 Jan 2013	22 May 2013	n/a
4. Newcastle	17 Jan 2012	4 July 2012	14 Feb 2013	9 Sept 2013	n/a
5. Emilia-Romagna	29 Jan 2013	7 March 2012	3 Apr 2013	7 May 2013	10 June 2013
6. Stuttgart	30 Nov 2011	5 July 2012	18 Feb 2013	18 July 2013	26 Sept 2013
7. Szczecin	23 Feb 2012	21 June 2012	30 Nov 2012	11 June 2013	n/a

Het feit dat er een facilitator van het consortium voor iedere pilootproject aanwezig was, was de sleutel tot success van de rondetafelgesprekken en ook om de C-LIEGE doelstellingen te verwezenlijken.

Richtlijnen voor het selecteren en succesvol transfereren van een maatregel

Het houden van de vergaderingen en het begeleiden van alle belanghebbenden via een stapsgewijze aanpak om een stedelijk gebied in termen van stedelijk vervoersbeleid en

oplossingen daarvoor te evalueren, moet een stad in staat stellen een bepaalde hoeveelheid informatie te verzamelen die het mogelijk maakt de stedelijke context via een "screening"-proces te begrijpen. Dit bestaat uit de eerste vier stappen van de transfereerbaarheidsmethodologie. De overige zes stappen relateren aan het transfereerbaarheidsproces zelf.

De beoordeling en evaluatie van de transfereerbaarheid laat toe om de kansen de verfiëren via zowel een kwantitatieve als kwalitatieve analyse, door een toegespitste stapsgewijze methodologie. Bovendien focust het transfereerbaarheidsproces ook op hoe een benodigd beleidsinstrument ter ondersteuning van een stedelijke logistiek initiatief kan passen binnen de context van de stad waar de maatregel op toegepast zal worden.

In de volledige versie van deliverable 7.1 van C-LIEGE (te downloaden via <http://www.c-liege.eu/downloads.html>) is het mogelijk om specifieke richtlijnen te vinden over wat een locale overheid moet doen en hoe dit te doen binnen de 10-stappen procedure van

- belangrijke te analyseren problemen,
- belemmeringen/*enablers*, en
- informatie die verzameld moet worden.

Belemmeringen en kritische problemen bij het transfereren van een maatregel

De voornaamste aanbeveling in C-LIEGE is dat steden eerst moeten kijken naar hun huidige situatie (i.e. problemen, actueel beleid, marktwerking, etc.) om zo het niveau van complexiteit weer te geven, eerder dan een maatregel te identificeren en dan te kijken naar een manier om die toe te passen op een bepaalde locatie. Vele steden beginnen bij stap 5 (voorbeelden selecteren) in plaats van stap 1 (diagnose van het probleem) van het transfereerbaarheidsproces.

Eén van de vele obstakels bij de invoering van zachte maatregelen binnen het stedelijk vrachtvervoer is van politieke aard, omdat stedelijke logistiek vaak niet geïntegreerd is in de beleidsagenda van de overheden op verschillend niveau. Alhoewel de feedback vaak specifiek is voor een bepaalde maatregel die op pilotsites van C-LIEGE aangenomen werd (zoals te verwachten valt), vallen drie gemeenschappelijke thema's op die belemmeringen vertegenwoordigen bij de invoering van ofwel 'verticale' ofwel 'horizontale' maatregelen.

Deze zijn a) financieel, b) politieke ondersteuning, en c) betrokkenheid/engagement van stakeholders.

Deze drie obstakels zijn onderling verbonden. Zonder politieke steun zal het moeilijk zijn om financiële ondersteuning te verzekeren. Zonder financiering zullen operatoren en andere stakeholders weinig nut zien in het opgeven van hun tijd om betrokken te geraken.

Zelfs met politieke steun is er geen garantie op de beschikbaarheid van financiering. Lokale overheden in vele delen van Europa staan onder intense financiële druk als gevolg van de noodzaak om in de uitgaven voor een hele reeks diensten te snoeien. Men kan niet verwachten dat vrachtvervoer hierop een uitzondering zal zijn. Bovendien, en dit ondanks het economische belang, wordt vrachtvervoer door lokale bewoners niet als een hoge prioriteit voor investering beschouwd, dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld openbaar vervoer, scholen of bejaardenhulp.