

Project name:	Vision and research agenda for MaaS
Date:	02/05/2018, 14.00 - 16.00
Notes:	Kurt Marquet & Peter Van der Perre
Location:	Tomorrowlab

Participants		
Name	Organisation	Present
Sven Maerivoet	TML	√
Chris Tampère	KULeuven	√
Frank Witlox	UGent	√
Sven Vlassenroot	Tractebel	√
Kimberley Vandamme	MOW	√
Kurt Marquet	ITS.be	√
Peter Van der Perre	ITS.be	√

Agenda
<ol style="list-style-type: none"> 1. Vision 2. Towards a research agenda 3. Next steps

Notes and decisions
<p>(Rather than one physical meeting, separate talks and meetings were held)</p> <p>The goal of the talks is to help prepare a research agenda consisting of:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Short-term as well as medium- and long-time research • Research provided by public and private competence centres, ie: <ul style="list-style-type: none"> - research providers - consultants. <p>1. Vision</p> <p>A number of policy documents exist that show first strategic orientations that have an impact on the roll-out of MaaS.</p> <p>An example is the “Conceptual note. Core accessibility towards an efficient and attractive mobility model in Flanders that meets the global and local demand for mobility in an optimal way” of 14.01.2016 (original text in Dutch in Annex). Some relevant extracts are:</p> <p>“Core accessibility looks at mobility from the viewpoint of co-existence of different modes and seeks to exploit the advantages of combined mobility. The model exists of four levels in which the two highest levels are filled-in from a hierarchal/top-down perspective and the two lowest levels from a local mobility /bottom-up perspective:</p> <ol style="list-style-type: none"> 0. Rail network <ol style="list-style-type: none"> 1. Kernel network 2. Complementing network

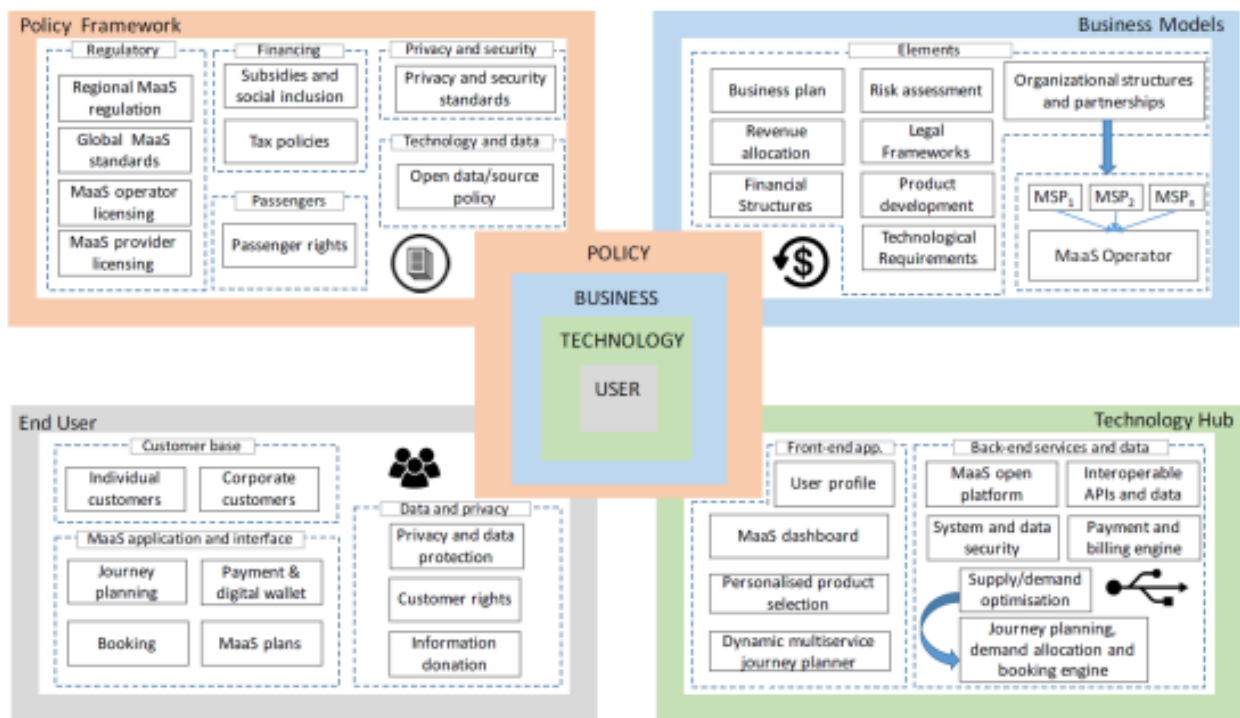
3. Specific-demand-based mobility offer.

In doing so the goal is to build a mobility network and to develop “connection nodes” in which the different modes interconnect, facilitating efficient and logical transfers. (Public)transport connection nodes need to be well and safely accessible to pedestrians and cyclists, with special attention for accessibility of commuters with special needs. These connection nodes and P+R’s are equipped with safe and a sufficient number of storage facilities for bicycles, a sufficient number of parking places, attention for charging options for electrical bikes, motorcycles and cars. Bike sharing and car sharing can improve mobility before and after the use of the core accessibility network. The offer for specific-demand-based mobility forms an integral part of the network. Multimodal investment programmes are made to this effect in a centralised way.”

The approach is therefore essentially middle-out. Also, it is clear that the emergence of mobility regions in Flanders offers an opportunity for shared mobility and MaaS providers.

2. Towards a research agenda

Preparatory work KULeuven, TML, UGent and Tractebel showed the large potential scope of research in a MaaS context.



The group also shows first examples of research projects that are currently carried out:

1. user mobility pattern profiling
2. MaaS readiness index for cities
3. UGent & Touring living lab MaaS
4. user profiling + portfolio choice modelling (close to 1.)
5. MaaS system interaction modeling.

From interactions with public stakeholders it appears that other important subject matters are:

- Behavioural change

- Impact of measures to support modal transfer
- (and in particular) Impact of financial incentives - eg their payer systems
- Impact of autonomous and shared vehicles on MaaS
- MaaS in rural/remote areas.

It is clear that research varies from:

- short term (MaaS readiness 5-10K€ - 3 months with set-up of 1 week, living labs 50-100 K€ - 6 months with set-up of 1 month)
- medium term (user mobility pattern & profiling, 100-250K€ - 1 year with set-up of 2-3 months)
- to
- long-term (simulation models & system interaction modelling 100K's-1M€ - 2-3 years with set-up of 1 year).

It is also clear that there are two types of research:

- company-driven research
- collective research.

Ideally, there would be permanent dialogue and interaction between MaaS players and the research community:

- to establish a research agenda
- to report on interesting results of research - in Belgium and abroad
- to set-up collective research projects.

A session will be held on research for MaaS with a focus on developing a strategic research capacity (with a focus on a modelling and impact assessment capacity).

Annex 1 Conceptnota. Met basisbereikbaarheid naar een efficiënt en aantrekkelijk vervoersmodel in Vlaanderen dat optimaal tegemoetkomt aan de globale en lokale vervoersvraag - 14.01.2016

“Basisbereikbaarheid bekijkt mobiliteit vanuit de samenhang tussen de verschillende modi en benut de voordelen van combimobiliteit. Het model bestaat uit vier niveau's waarbij de eerste twee niveau's hiërarchisch/top-down worden ingevuld en de laatste twee niveau's lokaal vanuit de vervoersregio's/bottom-up:

0. Treinnet
1. Kernnet
2. Aanvullend net
3. Vervoer op maat.

De benadering is dus in essentie middle-out.

Daarbij is het de bedoeling om een mobiliteitsnetwerk uit te bouwen en knooppunten te ontwikkelen waar de verschillende vervoerssystemen elkaar ontmoeten, zodat overstappen vlot en logisch verloopt. (Openbaar)vervoerknooppunten moeten goed en veilig bereikbaar zijn voor voetgangers en fietsers, met bijzondere aandacht voor de toegankelijkheid voor minder mobiele. Deze knooppunten en P+R's zijn uitgerust met voldoende en veilige fietsenstallingen, voldoende parkeerplaatsen en met aandacht voor laadmogelijkheden voor elektrische fietsen, bromfietsen en auto's. Deelfietsen of deelauto's kunnen het voor- en natransport verbeteren. Het vervoer op maat maakt eveneens deel uit van het mobiliteitsnetwerk. Multimodale investeringsprogramma's worden hiervoor gecentraliseerd opgesteld.”

Annex 2 Innovation instruments in Flanders

Bedrijfsonderzoek - gedreven door bedrijven

kmo-portefeuille

Voor wie? kmo's en beoefenaars van vrije beroepen

Voor wat? opleiding en advies

Bedrag € 10.000 voor kleine ondernemingen of € 15.000 voor middelgrote ondernemingen

kmo-groeisubsidie

Voor wie? kmo's met een vestiging in Vlaanderen

Voor wat? strategisch advies van een externe dienstverlener of de bruto loonkost van de aanwerving van een strategisch profiel

Bedrag max. € 50.000 subsidie per jaar per groeitraject

ontwikkelingsproject

Voor wie? ondernemingen met economische activiteit in het Vlaamse Gewest

Voor wat? personeels- en andere kosten gerelateerd aan een ontwikkelingsproject

Bedrag subsidie 25 tot 50 % van de projectbegroting met een minimum begroting equivalent aan een steun van € 25.000

Ontwikkelingsproject op pilotschaal/demo-activiteiten

Voor wie? ondernemingen met economische activiteit in het Vlaamse Gewest

Voor wat? personeels- en andere kosten gerelateerd aan een ontwikkelingsproject

Bedrag subsidie 25 tot 50% van de projectbegroting met een minimum begroting equivalent aan een steun van € 100.000

onderzoeksproject

Voor wie? Onderneming actief in het Vlaamse Gewest

Voor wat? personeels- en andere kosten gerelateerd aan de kennisopbouwfase van een innovatietraject

Bedrag 25 tot 60 % van de projectbegroting, met een minimumbegroting equivalent aan een subsidie van € 100.000

Baekelandt mandaten

Voor wie? consortium bestaande uit (minimum) een Vlaams bedrijf, een Vlaamse universiteit en een doctorandus

Voor wat? uitvoeren van een doctoraatsproject met meerwaarde voor het bedrijf

Bedrag 50 tot 80% van de personeels- en werkingskosten van de doctorandus

Collectief onderzoek - gedreven door kennisinstellingen

Collectieve O&O projecten

Voor wie? organisaties voor onderzoek en kennisverspreiding
Voor wat? innovatieve oplossingen voor concrete problemen en kennisverspreiding
Bedrag 80% van de aanvaarde begroting (nog niet definitief gekend)

Strategisch basisonderzoek (FWO, www.fwo.be)

Voor wie? onderzoeksinstituten
Voor wat? strategische basisonderzoek voor latere economische of maatschappelijke toepassingen
Bedrag -

Het programma Strategisch BasisOnderzoek (SBO) betreft vernieuwend onderzoek dat in geval van wetenschappelijk succes een vooruitzicht biedt voor latere economische of maatschappelijke toepassingen (onder de vorm van een nieuwe generatie van producten, processen en/of diensten).