



STICHTING FREEDOM OF MOBILITY

Jaarverslag nr. 5

Periode 1 Juni 2014 – 31 Mei 2015

Jaarrekening nr. 5

Periode 1 januari 2014 – 31 December 2014

Geschreven door: Wouter van Gessel

Inhoudsopgave

Voorwoord blz. 3

Bestuur en leden blz. 4

Personen en bedrijven blz. 5

Congressen, symposia, bijeenkomsten, sectoren en beurzen blz. 7

Instellingen blz. 15

Media, social media en publicaties blz. 16

Publicaties aan leden en belangstellenden blz. 19

In de planning voor een volgende periode blz. 20

Nawoord blz. 22

Jaarrekening blz. 23

Voorwoord

Voor u ziet u het vijfde jaarverslag van de Stichting Freedom of Mobility. 2015 is een klein jubileum jaar. Een stichting die een visie schrijft over toekomstige mobiliteit zoals die zou kunnen zijn. Het uitgangspunt is dat de stichting uitgaat van de mogelijkheden en beperkingen van mensen en de behoefte om mobiel te zijn. De stichting kijkt vanuit vogelperspectief hoe zaken verbeterd kunnen worden. Niet alleen op het technisch vlak zijn er mogelijkheden, maar ook ruimtelijke ordening, bestuurlijk en wettelijk zullen dingen anders moeten om tot een goed systeem te komen waarbij ieder individu zich zelfstandig kan verplaatsen. Er is al een eerste concepttekst met als titel “van een geplande chaos naar een geordende vanzelfsprekendheid” met een basistekst hoe het mogelijk zou kunnen zijn om ons in de toekomst te verplaatsen. Deze tekst zal in de toekomst verder aangevuld en verstrekt gaan worden. De tekst zal door lezen, praten en het bezoeken van bijeenkomsten en symposia die betrekking hebben op mobiliteit verder versterkt worden.

Wat kan men verwachten van de stichting? Voor veel mensen, bedrijven en overheden is de visie van de stichting niet tastbaar. Men kan zich er geen voorstelling van maken. Aan de andere kant is de stichting met een activiteit bezig die eigenlijk de overheid zou moeten doen. Het schrijven van een visie komt voort uit een bepaalde onvrede over het huidige beleid. En vooral het niet kunnen oplossen of verminderen van problemen in de mobiliteit. Maar wie kritiek heeft moet ook met een alternatief komen dat ook nog geloofwaardig en goed onderbouwd is. Daarmee heeft de stichting nu ook een doel gekregen om mensen, bedrijven en overheden te overtuigen dat problemen wel degelijk op een duurzame manier opgelost kunnen worden.

Maar hoe mensen, bedrijven en overheden te overtuigen van een visie? In 2010 is de stichting begonnen die visie naar buiten te brengen. Via een tijdslijn kon u zien wat de stichting voor activiteiten ondernomen had om meer naamsbekendheid te krijgen en de visie te presenteren. Deze tijdslijn is in deze editie vervallen. In het hoofdstuk “Planning voor een volgende periode” leest u de activiteiten die in de toekomst gedaan gaan worden. In het nawoord leest u de mening van het bestuur over de activiteiten die gedaan zijn in het huidige beleid. Het hoofdstuk jaarrekening worden de inkomsten en uitgaven van de stichting gepresenteerd en toegelicht. Ik wens u veel leesplezier met dit jaarverslag.

Wouter van Gessel

Voorzitter van de Stichting Freedom of Mobility.

Bestuur en Leden

Bestuur

Per 31 Mei 2015 zijn alle benoemde bestuursleden nog in functie als bestuurslid.

Voorzitter en penningmeester is W.C van Gessel

Secretaris is ing. J.A.C.H. van Welsenis.

Derde bestuurslid is G. Pel. Per 1 Januari 2015 is dit F. R. Menger

Leden

De Stichting Freedom of Mobility heeft tot 31 Mei 2015 nog geen leden. Er is wel gedacht om eventueel leden te gaan werven. Echter de stichting heeft als doelstelling die gericht is op een ieder persoon. De visie geldt dus voor iedereen die woonachtig is en/of Nederland bezoekt. De stichting is en wil ook onafhankelijk blijven van politieke partijen en/of stromingen, bedrijven of personen. Dat neemt echter niet weg dat buitenstaanders wel degelijk kritisch mogen en moeten zijn om de visie van de stichting te versterken en waar nodig deze aan te vullen. Doneren aan de stichting is natuurlijk van harte welkom, maar dat betekent niet dat men daardoor invloed kan uitoefenen op het beleid van de stichting.

Personeel

De stichting Freedom of Mobility heeft gedurende de periode geen personeel in dienst. De bestuursleden doen alle activiteiten op vrijwillige basis naast hun normale werkzaamheden.

Vergaderingen

Het bestuur is meerdere malen bij elkaar gekomen om te vergaderen. De inhoud ging over de voortgang van het huidige en toekomstige beleid van de stichting. Deze vergaderingen zijn altijd lunchvergaderingen geweest, maar ook bij bijeenkomsten waar Kees van Welsenis en Wouter van Gessel samen waren. Na afloop is G. Pel bijgepraat over de voortgang. Er zijn geen notulen bijgehouden, maar de inhoud ging vooral om de visie van de Stichting en de reacties daarop van buitenstaanders.

Nieuw bestuurslid

Per 1 januari 2015 zal mevrouw G.Pel uit het bestuur stappen. Mevrouw G.Pel zal worden vervangen door F.Menger woonachtig in Groningen. Hij heeft zijn kennis vanuit de logistiek. Verder heeft hij zeer veel dossierkennis op mobiliteitsvlak. Hij heeft ook een politieke achtergrond en is in staat om vanuit een groot perspectief naar een situatie te kijken. Ook zet hij zijn tanden ergens in. Hij is een grote steun voor de stichting.

Personen en Bedrijven

In dit hoofdstuk worden de namen en/of instanties genoemd die een introductiebrief hebben ontvangen van de stichting. Deze personen zijn actief in de mobiliteit vanuit een bedrijf of vanuit de politiek. Ook zijn er particulieren aangeschreven die geïnteresseerd zijn in de stichting.

Volgende personen en/of instanties op de website geattendeerd en of gesproken.

Mark van het H***, Markenburg
M.M***** en C. S*****, OV magazine
Redactie OVPro, OVPro
Miriam R**, Deltametropool
Pepijn van W*****, Deltametropool
Frank Menger
Mevr, C. S*****, RTL redactie
Rick N*****, RTL redactie
Paul H*****, Bluemotive
Ed de B*****, havenmeester vliegveld Texel
Gerard B*****, Solution Architect bij Ordina
Erik H*****, Ordina
F.H. H*****, MSc, Directeur bij Siemens infrastructuur en cities
Di Richard T*****, Joined-Up Writing
Wilko M**, inno-V
Raymond G*****, Pon
B.J. B*****, Berenschot
Thecla van D***, Orka
Redactie, The optimist
Jan K***** de Gidts
Elektrisch Vervoer Centrum Rotterdam
Bart Vink, gemeenteraadslid D66
Willem van der H**, Stichting Toen
Tom M*****, Dutch Technology Centre
Marc de V**, Customer & Sales Director Alstom
Erik K*****, Business Development Manager, Siemens Infra & Cities
Ronnie Z***, Stedenbouwkundige Lelystad.
Drs. Bert M*****, Directeur VNO-NCW West
Ir.Erik G*****, Sales Manager Transport
Rinalde S*****, Verebus engineering
Hannah K*****, Rebel adviesbureau.
Huib P*****, Rover
Henk T***, Rover
Arnold van der H*****, vice voorzitter afdeling Den Haag.
Martin N***, Sécheron
Franz J***, Wesemann transformatoren
Jeroen M*****, Stichting Holland Spoor
Melissa V*****, Maction
Henk B*****, Movares
Emanuel D*****, Treinennieuws
Jan-Willem W*****, kennislab voor Urbanisatie
Tim de B*****, stedoloog, RTM XL

Dirk S*****, econoom RTM XL
Bart D*****, voorzitter MKB Amsterdam
Michiel van I*****, Non-Fiction
Walther Ploos van A*****, Management en logistiek Amsterdam.
Bridget Mary Brenda Mc C***, kunstenaar/Docent
Niels J*****, Strategy Development Partners
Janine H*****, Ring Ring
Arie B*****, Schrijver van boek "Nieuwe mobiliteit na het autotijdperk".
Erik V*****, hoofdredacteur duurzaam bedrijfsleven.nl
Jim G*****, De zeeuwse Connectie
Arjan van V*****, RDW

De volgende personen of instanties ook een zienswijze van de luchthaven Schiphol gestuurd .

Directie, KLM
A.B*****, Luchtvaartnieuws.nl
E. de B*****, havenmeester vliegveld Texel
Directie, Schiphol Group
Omgevingsraad Schiphol
Frans van den B***
Jos Nijhuis, Schiphol Group
Koos Noordeloos, Schiphol Group
Pieter Jan de B*****, Schiphol Group
Bart Vink, gemeenteraadslid D66 Amsterdam
Ronnie Z***, Stedenbouwkundige Lelystad
De heer A*****, gepensioneerd luchtvaartjournalist

Zienswijze voor een verbetering van de Metro in Amsterdam gestuurd aan:

Ronnie Z***, Stedenbouwkundige Lelystad
Bart Vink, gemeenteraadslid D66 Amsterdam
Leden van Maatschappij voor beter OV
Rob van der B***
Onno P*****, Movin
Directie GVB
Philip van B***, Procurement Spirit
N.van P*****, Stadsregio Amsterdam

Verder hebben personen die ik niet bij naam ken ook een visitekaartje gekregen om deze personen te attenderen op de website van de stichting.

Congressen, symposia, bijeenkomsten, sectoren en beurzen.

175 Spoor in 2014

3 Juni is er een kleine bijeenkomst geweest bij het Railforum kantoor bij Seats2Meat voor het jubileum 175 jaar spoor die in het tweede helft van het jaar 2014 wordt gehouden. Deze dag is er verteld waar de locatie is en wat er eventueel mogelijk is. Vandaag werden er ook stappen gezet om meer in de diepte te gaan. Wij willen ons inzetten met het Thema toekomst. We zitten te denken om mee te doen met een college met als thema magneettreinen in Nederland. We zijn ook vanaf vandaag begonnen met het inventariseren wie of wat mogelijk is met het thema magneettreinen.

W. van Gessel heeft een voorstel gedaan om originele broodjes te bedenken met een naam die verwijzen naar treinen zoals de stoomlocomotief, elektrische trein, Arend. De Horeca zou er een wedstrijdelement in kunnen maken. Wie maakt de lekkerste broodjes.

We hebben verschillende personen aangeschreven die kennis hebben van de magneettrein. Zij hebben misschien nog materiaal liggen of kunnen zelf komen op het jubileum. Dit zijn personen bij o.a. Transrapid. Het International Maglev Board en de leden van de "Gesellschaft Förderung der Magnetswebetechnologie/Transrapid E.V". Jutta P***** heeft via haar netwerk een aantal personen aangeschreven.

Reinier K***** van ThyssenKrupp Transrapid GmbH heeft aangeboden een model van 0.8 meter uit te lenen van een TR09 en een tweetal posters te laten zien. Ook is er een DVD beschikbaar. Het vervolg is dat ik met Kees eerst met Reinier K***** en ThyssenKrupp wil afspreken over wat we doen om zo een vertrouwen op te bouwen en informatie uit te wisselen hoe nu verder met de Transrapid.

Horst S***** heeft aangeboden om eventueel technisch bij te staan met een audioinstallatie.

Eurorapid en IMB hebben via Twitter de oproep van de stichting betreffende materiaal en kennis door getweet naar hun volgers.

De organisatie van 175 Jaar spoor heeft bedankt voor de aangeboden spullen van Thyssen krupp. De rede was dat dit niet dynamisch voor de tentoonstelling was. Wouter van Gessel heeft ook aangeboden om lezingen te geven. Echter er waren maar een aantal beschikbare uren ingelegd voor lezingen. Helaas was er voor de stichting geen plek. Er zou nog wel gekeken worden of het alsnog kan.

Het International Maglev Board heeft de omroep van Kees van Welsenis te laat gelezen om met materiaal te komen.

De spoorparade

Van 16 tot en met 21 Oktober werd in Amersfoort de spoorparade gehouden in de Rijtuigenloods in Amersfoort. De parade is de afsluiting van de feestelijkheden van 175 jaar spoor in Nederland. Bedrijven in de spoorsector konden via een dynamische show hun kennis en kunde presenteren aan het grote publiek.

Op donderdag 16 Oktober werden de leden van het Railforum en iedereen die actief is bij de organisatie uitgenodigd bij de officiële opening van het evenement. Wouter van Gessel was daar aanwezig en heeft met verschillende personen gepraat over de show en over de stichting.

Op 18 Oktober hebben Wouter van Gessel en Kees van Welsenis samen met 2 leden van de "Gesellschaft Förderung der Magnetswebetechnologie/Transrapid E.V". de

spoorparade bezocht. Dit waren Michael D***** en Horst S*****. Zij hebben een leuke middag gehad.

Wij van de stichting hadden daar ook graag gestaan met een presentatie over onze inhoud en het geven van een lezing. Wat we hebben aangeboden was beeld, modellen en een uitdeelmateriaal. Dit was in de ogen van de organisatie onvoldoende. Ook was het geven van een lezing niet mogelijk om dat dit helemaal vol was. Omdat het zo vol was werden mensen die hoogleraar, directeur of een bekende Nederlanders als eerste aan de beurt. Dat is redelijk. Echter als tussen de lezingen een tussenruimte is van 2 uur dan hadden we niet het idee dat het vol is. Ook op de parade waren er deelnemers die alleen met beeld kwamen waarbij het geluid dan ook erg laag stond. Verder helemaal niets. Zelfs niet iemand die een toelichting gaf.

Wat wel mooi was voor onze stichting is dat andere bedrijven de ideeën van de Stichting zelf ook meenemen in hun verhaal. Zoals de fiets in de trein en hoe routes moeten lopen. Met dit gegeven hadden we dus rustig een presentatie kunnen geven. We hebben als stichting voldoende inspiratie gekregen om ons verhaal naar het publiek te presenteren. De parade die 6 dagen duurde is door 42000 mensen bezocht.

Fiets en OV De ideale tandem

Deze bijeenkomst werd georganiseerd door de Fietsersbond, Fietsberaad en Railforum. Datum 5 Juni in Seats2Meat in Utrecht. Wat kunnen fiets en OV voor elkaar betekenen. De conclusie is dat het een ideaal huwelijk is. Een conclusie die de stichting ook al jaren heeft. Er waren lezingen van de heren Wim B** van de Fietsersbond over snelfietsroutes, Wilco M** van Inno-V over binnen en buitenlandse voorbeelden in het voor of natransport, Roland K**** van de UvA en de samenhang tussen fiets en OV, Ronald H***** van MyWheels over OVfiets en fietsdelen, Jan K**** de Gidts en Tymon de W**** van Kracht van Utrecht over de situatie in Utrecht. Er was een debat met een aantal lokale politici. Er werden ook groepjes gevormd die een onderwerp eruit lichten. Er was een mogelijkheid om te netwerken. De dagvoorzitter was H. van S***** van de fietsersbond.

Algemene ledenvergadering

Op donderdag 19 Juni hadden we een algemene ledenvergadering in Hotel New York rond 13:00 uur in Rotterdam. Onder andere is de jaarrekening besproken en goedgekeurd en hebben het afgelopen jaar besproken. We hebben ook besproken wat we het aankomende jaar gaan doen.

De 5de jaar vergadering is op 26 Mei in Groningen.

Lunchlezing bij Ordina

Op donderdag 26 Juni hadden we een Broodjespoor lunchlezing bij Ordina in Nieuwegein. Dit in het kader van Railacademie dat periodiek wordt gehouden. We werden gevraagd door Gerard B*****. Het Thema was "Toekomst Magneettrein in Nederland". De bijeenkomst werd door ongeveer 20 man bezocht. De reacties waren goed en we kregen feedback van de heer E. H*****. We zijn hem zeer erkentelijk. We gaan deze lezing verder verbeteren en willen dit gaan toepassen voor de lezing van 175 jaar spoor.

Metropoolforum 2014

Op maandag 30 Juni was er een bijeenkomst van het Deltametropool in pakhuis de Zwijger. Er waren toespraken van verschillende leden. Er waren 4 thema's. Dit waren. Mobiliteit en de stad, Metropolitane ontwikkeling in internationaal perspectief, Nieuwe Stedelijke Vitaliteit, Landschap- Water en Economie.

We werden welkom geheten door de heer J.M*****.

W. van Gessel heeft de thema Mobiliteit en de stad gevolgd.

Er waren spreekbeurten van:

Frank Menger, De deltametropool en haar ontwikkeling in verbondenheid met andere Europese regio's.

Rob van der B*** en Arjan van S*****, Metropolitan accessibility and connectivity

Marloes H*****, Borrowed size en interne bereikbaarheid.

Leonie J*****-J***** en Nick S****, Beleidsgestuurd bewijs leidt tot TOD tunnelvisie

Thecla van D***, E-City opportunities for E-mobility in Urban development.

De voorzitter was Pepijn van W*****

Ecomobiel

Een jaarlijks evenement waar duurzame voertuigen en bedrijven zich presenteren. Werd dit jaar gehouden in Ahoy Rotterdam op 7 en 8 Oktober 2014. Vooral de 1 persoonsvoertuigen hebben onze aandacht. Echter de heer van Gessel was voor een vakantie op Bonaire en K. van Welsenis was verhinderd voor zijn eigen werkzaamheden.

Dag van Verkeer en Mobiliteit.

Een jaarlijkse beurs in Houten waar bedrijven die gespecialiseerd zijn in verkeer en mobiliteit bij elkaar komen. Dit jaar werd dit gehouden op 28 November 2014. Kees van Welsenis kon niet aanwezig zijn door werkzaamheden en Wouter van Gessel kon niet aanwezig zijn in verband met het volgen van een dagopleiding HSL en TRAXX in functie als machinist.

Jaarcongres Railforum

Een jaarlijkse bijeenkomst waar iedereen belang heeft in de OV sector naar toe komt om spreekbeurten aan te horen en te netwerken. Voor de stichting was dit de tweede keer. Het werd georganiseerd in het Haags OV museum en was op 6 November 2014. Er waren spreekbeurten van onder andere de Jonge veranderaars over internationaal treinreizen. NS over het gebruik van groene stoom opgewekt door windmolenparken van Eneco en er was een spreekbeurt van de heer S***** over toekomstige verstedelijking in Nederland. Je kon de spreekbeurten niet allemaal volgen en de heer van Gessel heeft de spreekbeurt van de heer S***** beluisterd. Daardoor kon de heer van Gessel ook weer het belang van Maglev vertellen aan het publiek door vragen te stellen aan de heer S*****. De blij reiziger prijs werd ook uitgedeeld. Deze ging naar de RET over betaling op rekening. Verder was er een spreekbeurt over het succes van de Seats2Meat formule. Er was ook een opdracht over hoe we de sector kunnen versterken. Wouter van Gessel had zich opgegeven voor Materiaal. We gingen met verschillende personen van Siemens en Alstom brainstormen over hoe toekomstig materiaal eruit moet zien. Dit past helemaal in ons straatje. De stichting heeft een duidelijke visie hoe OVmateriaal eruit moet zien.

Dag van de lightrail

Georganiseerd door het Railforum. Hier wordt aandacht gevraagd voor de lightrail. Dit keer we te gast in Den Haag. En werd gehouden op 28 Januari 2015. We kregen eerst een rondleiding bij de HTM en we konden hun nieuwste tram bewonderen. De Avenio stadstram. Een ruime lagevloertram. Daarna zijn we met een privé tram naar het centraal station gereden. Daar kregen we een rondleiding over het nieuwe Den Haag CS van Prorail. Na de lunch was er spreekbeurten met o.a. R. van der B*** over lessen van 47 lightrailprojecten. B.G***** van Goudappel Coffeng over toekomst spoor en de Moreelse tafel. Wouter van Gessel heeft de heer B.G***** aangegeven dat hij eventueel mee wil doen met deze gesprekken. Er was ook een discussie met het publiek

met o.a. B.G***** en B. M***** van VNO-NCW. Daarna was er nog een deelsessie over o.a. MKBA, voor en natransport en de luchthaven. Wouter van Gessel is naar de deelsessie luchthaven gegaan. Hier werd verteld dat de tram wegens kosten niet doorging en er nu gekeken werd naar een PRT. Wij van de stichting vinden dit onverstandig. Hier is ook een blog over geschreven.

Conferentie Stedenbaan

Op woensdag 25 februari 2015 was er een conferentie in het Energiehuis in Dordrecht. De Conferentie had als thema: "De juiste kwaliteit van de stationsomgeving". Het station wordt steeds meer gezien als een functie van de stad waar men kan werken en recreëren. In onze visie is het station of halte de bestemming. TOD is niet een gegeven waar men over moet discussiëren of het nut heeft maar hoe we TOD invullen. TOD is een vanzelfsprekendheid die in de genen van de OVsector moet zitten.

De opening werd verricht door de dagvoorzitter Marc M*****.

Sprekers waren Arno B***, voorzitter bestuurlijk platform Stedenbaan en Burgemeester van Dordrecht gaf een presentatie monitor Stedenbaan 2014 en blik op de toekomst. Riens D*****, Rijksadviseur voor infrastructuur en stad sprak over duurzame verstedelijking en agglomeratiekracht.

Sebastiaan de W****, directeur ontwikkeling bij NS stations sprak over de verbinding tussen stad en station.

Wouter Jan V*****, TU delft, reflecteert op de presentatie van Sebastiaan de W****

Vier wethouders spraken in een discussie over de kansen voor partijen in de stationsomgeving. Dit waren de heren Lennart H**** gemeente Delft, Alexander van S***** gemeente Schiedam, Rik van der L***** gemeente Dordrecht, en Rene van H***** gemeente Rijswijk. Afgesloten werd met een netwerkborrel. Daarbij heeft wouter van Gessel indruk gemaakt op leden van Rover. Aldo M***** vroeg of ik eventueel het leuk zou vinden om een presentatie te geven.

Railtech Europe 2015

Op 17,18 en 19 Maart was er weer de tweejaarlijkse spoorvakbeurs over de laatste technische nieuwtjes op spoorgebied. Voor het eerst kon de stichting daar ook staan bij de stand van Railforum. De ZPers hadden een kans om zich aan het publiek te presenteren. Wouter van Gessel en Kees van Welsenis hebben van deze mogelijkheid om de stichting verder te promoten. De ZPers hadden een tafel tot hun beschikking. Van Thyssen Krupp hebben we een model van de magneettrein TR09 kunnen showen. Ook stond er een rijtuig die een idee zou moeten geven hoe de stoptrein er uit moet zien. Ook hebben we kunnen netwerken. Op dinsdag stonden we er de gehele dag. Op woensdag en donderdag alleen in de ochtend en begin van de middag. We hebben kunnen spreken met een verslaggever van Verkeer in Beeld en Treinennieuws.

Paleis van Volksvlijt 2016

Paleis van Volksvlijt is een platform voor de open stad van de toekomst. Het resultaat zal worden tentoongesteld in Amsterdam in 2016 tijdens het voorzitterschap van de Europese Unie. Volksvlijt is een gezamenlijke zoektocht naar een nieuwe economie en cultuur. Het initiatief ligt bij de Wibaut leerstoel van de Universiteit van Amsterdam in samenwerking met de Amsterdam Institute for Advanced Metropolitan Solutions en de Amsterdam Economic Board. De stichting wil deze platform gebruiken om de eigen visie van de stichting uit te dragen. Deze zijn de IC doormiddel van Maglev verbindingen naar alle delen van Nederland. De metro in de metropool Amsterdam en de fiets.

Boek presentatie in pakhuis de Zwijger

Op 23 April was er een boekpresentatie “Nieuwe mobiliteit na het autotijdperk”. In pakhuis de Zwijger. De auteur Arie B***** gaf een korte presentatie. Ook waren er presentaties van M. S*****, Raymond G**** van Pon, Niels J***** en wethouder Derk R*****. Zij gaven een mening vanuit hun vakgebied over de inhoud van het boek. De dagvoorzitter was Marc M*****.

Future Mobility Sessions

Op 20 Mei was er de bijeenkomst Future Mobility Sessions in theater De Nieuwe Regentes in Den Haag. Er waren weer een aantal spreekbeurten en discussies. Arie Bleienberg gaf een spreekbeurt van zijn boek.

Wouter van Gessel heeft deze bijeenkomst bezocht en de volgende sessies bijgewoond:

Is de zelfsturende auto in 2025 gemeengoed

First hand insights from the coast to coast Delphi Drive

The container principle

Split: Smarter shared rides

De toekomst van het OV: Bijsturen of ontsporen.

Willen we zelf een presentatie geven op deze jaarlijkse happening dan zullen we onderwerpen concreet moeten hebben. Dit gaat ook in de komende jaren gebeuren.

Beursen en bijeenkomsten die we willen bezoeken maar door kosten niet naar toekunnen.

Nationaal Congres openbaar vervoer 26 en 27 Maart 2015

Innovatieve Mobiliteitsconcepten 26 maart.

De vouwfiets en andere één persoonsvoertuigen

Naar de heer R. G**** van Pon in Leusden geschreven i.v.m. een vraag over de vouwfiets. Wij vroegen aan hem hoe hij de toekomst van de vouwfiets ziet en of hij ook van mening is dat de vouwfiets een belangrijkere rol kan krijgen in het huidige fietsaanbod. Wat kan Pon met o.a. Gazelle onder de vleugels doen? Hier echter niets meer van gehoord.

Gocycle Nederland in Diessen aangeschreven om af te tasten of Richard T***** ontwerper van de Gocycle gevoelig is om zijn fiets te verbeteren zodat het een echte vouwfiets wordt voor gebruik in het OV. De basis voor zijn fiets is er ideaal voor.

In de nieuwsbrief van de fietsersbond werd gevraagd in het artikel “Blij met de vouwfiets in de trein” aan lezers en fietsers over de bevindingen van de vouwfiets. Men beschreef de eigenschappen van hun fiets en hoe (on)tevreden er zij er mee waren. Ik zelf heb mijn bevindingen ook gedaan over de Gocycle en tevens aangegeven dat de vouwfiets veel belangrijker kan en moet worden om te kunnen blijven voldoen aan de mobiliteitsbehoefte. Deze reactie is op 22 Juli 2014 gegeven. Er is een uitgebreid verslag gekomen in het blad van de Fietsersbond de vogelvrije fietser.

De mederwerkers van de Eone hebben mij ook benaderd voor informatie over hun voertuig in de trein. De Eone is een éénpersoons elektrisch voertuig dat geheel overdekt is. De gebruiker van dit voertuig kan niet zelf trappen. Zij willen weten of dit voertuig ook in de trein kan met de huidige regels. Ik heb ze van de nodige informatie voorzien. Wij blijven de ontwikkelingen zeker volgen.

Op 1 februari de fiets en wandelbeurs bezocht. Ik was erg benieuwd naar de laatste ontwikkelingen op vouwfietsgebied. Ik vond het aantal fietsfabrikanten tegenvallen, maar ik heb positieve ontwikkelingen gezien waarbij vouwfietsen sterker en comfortabeler werden gemaakt. Echter er moet nog een hoop gebeuren in de mindset van fabrikanten en gebruikers. Het blijft teveel een bijfiets.

Het moeilijke van fabrikanten is dat de vouwfiets echt een succes kan worden als de OV sector de vouwfiets echt gaat omarmen en dat het geen moeite kost om deze in grote aantallen mee te nemen. Dit is nu nog niet aan de orde. Het OV ziet de fiets liever gaan dan komen. Alleen aan het parkeer probleem wordt wat aangedaan.

De magneettrein

We hebben een aantal activiteiten gedaan en een aantal publicaties
De publicaties zijn in de EOS

Een lunchlezing bij Ordina ging over de magneettrein in Nederland volgens onze visie. We hebben Rick N***** na aanleiding van een blog die hij geschreven had waarbij de magneettrein genoemd werd aan te schrijven om aan te geven waar wij mee bezig zijn. Verder willen we op 175 jaar spoor de magneettrein weer benoemen.

Op 15 Oktober hadden Kees van Welsenis en Wouter van Gessel een afspraak met de heer Reiner K***** van Thyssen Krupp Transrapid in München. Het was een gesprek met de heer Reiner K***** over de stichting en onze visie van ruim 3 uur. Ook vertelde we hem over onze visie naar de magneettrein en welke rol dit voertuig heeft in een toekomst van Nederland. De rol is deze dat de magneettrein de ontbrekende schakel is waarbij de spoorwegen naar een hoger niveau gebracht worden. Voor Nederland zal deze de rol van Intercity overnemen van de conventionele trein. Het huidige spoor is er voor de stoptrein en goederen. Hij heeft het zeer interessant gevonden.

Na aanleiding van het artikel van de telegraaf over de magneettrein zijn we door Tom M***** benadert over dit voertuig. Hij wil meer informatie over dit voertuig en waar deze te halen is. Hij wil met deze informatie een businessplan schrijven over de ontwikkeling van een industriegebied bij Saltpont Ghana. Er moet ook een verbinding komen vanaf de luchthaven naar Accra en zo naar Saltpont. Ook wij hebben er naar gekeken. Wij zien wel kansen mits er vanuit een Netwerk gekeken wordt. Echter in Ghana bepaald de koning wat er gaat komen. De heer T. M***** wil een koning eerst verleiden voor dit voertuig zodat deze ja zegt. Als dat zo is kan er verder gekeken worden. Met die manier schatten we de kansen voor een magneettrein zeer nihil in.

Thyssen Krupp heeft na ons gesprek nog een mail naar de heer K. van Welsenis gestuurd. Hierin werd verteld hoe de firma de toekomst van de Maglev zien met de inzichten die er nu zijn. Door deze mail is bij ons de indruk ontstaan dat ze ons serieus nemen.

Na aanleiding van het nieuwe snelheids record van de JR Central Maglev van 603 km/uur is er een blog geplaatst in Spoorpro. Daarbij zijn reacties gekomen die aangeeft dat men niet doorheeft wat de kansen voor de spoor en OV sector zijn om concurrerend te worden voor de auto.

ECN heeft plannen om magneettrein techniek in combinatie met een vacuümtunnel te gebruiken om energie in op te slaan. De magneettrein als functie als een vliegwiel. Wat betekend dat voor de gehele magneettrein. Ook de ontwikkeling van Solarroad zijn gunstig. Ook deze kunnen we toepassen op de magneettrein infra om energie op te wekken.

De metro/sneltram

De metro in Amsterdam is volgens de stichting lang niet af. Sterker nog, het lijnennet van de Metro is vrij rommelig aangelegd. Ook in de toekomst zal daar weinig aan gebeuren. De gemeenteraad van Amsterdam ziet wel in dat de metro beter kan en kijkt ook naar mogelijkheden. Wij van de stichting zien zeker kansen voor de metro of sneltram of zoals het vroeger heette de lokaaltram. Voor het fijnmazige OV netwerk in combinatie met de fiets en andere 1persoonsvoertuigen kan het de functies in de stad versterken. Verduurzamen en schoner aanbod voor de stad. En ook de bereikbaarheid vergroten. We sturen nu ook een korte denkwijze hoe de de functie van de metro/sneltram versterkt kan worden. Niet alleen voor Amsterdam maar zelfs landelijk. Echter in Amsterdam is er nu het meest te doen. De stichting stuurt dan ook een ieder die er interesse voor heeft de korte zienswijze.

Op 3 Maart 2015 hebben Wouter en Frank in Groningen een ontmoeting gehad over o.a. een nieuwe verbinding uit de stad Groningen richting Drachten en Heerenveen. Daarbij is besloten om ook de bestaande nevenlijnen van de spoorwegen er bij te betrekken net als de luchthaven Eelde. Ook waren we tot de conclusie gekomen dat de binnenstad verbonden moest worden met de provincie. Het komt er op neer dat er een aantal lightrailverbindingen komen door de provincie Groningen, Drenthe en Friesland. Het startpunt is de provincie Groningen. Waarbij de binnenstad van de stad Groningen het hart is van de lightrailverbindingen. Groninger Sneltram is geboren. De plannen worden de komende periode verder uitgewerkt.

De luchtvaartsector

De stichting heeft in deze periode een aantal instanties, personen en bedrijven in de luchtvaartsector aangeschreven om aan te geven wat de rol van de gehele luchtvaartsector in Nederland kan zijn.

Er is naar de directie van de KLM een herinnering gestuurd om onze standpunten toe te lichten. Dit naar aanleiding van een hoorzitting/rondetafelgesprek op 25 Juni 2014. De directie heeft Wouter van Gessel ook teruggebeld en kwam met een algemeen betoog over de luchthaven Schiphol.

Via Ed de B****, havenmeester op vliegveld Texel een adres gekregen van een luchtvaartjournalist Arnold B*****. Ook een tegenstander voor de uitbreiding luchthaven Lelystad.

Naar de heer A. B***** een zienswijze gestuurd waarom wij tegen de uitbreiding van vliegveld Lelystad naar een luchthaven zijn. Deze zienswijze is ook naar Ed de B**** gestuurd. Deze zienswijze geeft aan waar de luchtvaart tegen aanloopt. Waarom we tegen de uitbreiding van Lelystad zijn en over hoe wij zien hoe Schiphol toch kan groeien met behulp van de bestaande luchthavens. Ook geven wij in deze zienswijze aan wat de eerste stappen moeten zijn voor de realisering van deze zienswijze.

Met een bezwaarschrift via het ministerie van IenM hebben we bezwaar gemaakt over de ontwikkeling van vliegveld Lelystad en hoe het in onze ogen beter kan. Door dagbladen aan te schrijven hebben we dit willen versterken. Maar ook willen we aangeven dat spoor en luchtvaart beter op elkaar moeten aansluiten voor een duurzaam OV netwerk

We hebben naar de Directie van de Schiphol Group ook een zienswijze gestuurd voor de ontwikkeling van Schiphol en Lelystad. We zijn ook uitgenodigd en we hebben een gesprek gehad met de heren K. N***** Senior Manager Airport Strategy en

Development en Pieter Jan de B**** Senior Adviseur Strategy en Development. Er is niet echt iets concreets uit voortgekomen. Schiphol blijft bij zijn standpunt op de luchthaven Lelystad uit te breiden. Onze indruk is willens en wetens. Dat de kleine luchtvaart er onder doorgaan maakt niet uit. Dat luchtvaartmaatschappijen het niet willen maakt ze ook niet uit. Ze hebben wel aangegeven dat samenwerken met NS en Prorail moeizaam gaat. De wens voor een goede verbinding naar het oosten is door deze NS en Prorail nog niet eens opgestart.

Een andere luchtvaartjournalist die werkt voor de Holland media combinatie Frans van den B*** heeft ook een zienswijze gekregen

Met de omgevingsraad Schiphol willen we actief meepraten over de toekomst van Schiphol. Door deze organisatie een zienswijze te sturen hopen we dat we deze organisatie een breder perspectief kunnen bieden.

Op 29 januari was er in het provinciehuis van Noord-Holland een bijeenkomst van de PvdA betreffende de ontwikkeling luchthaven Schiphol. De leden werden bijgepraat over de ontwikkelingen. Er was ruimte voor vragen. De belangrijkste sprekers waren Stats W.Mansveld en de heer T*****.

Algemeen

Op zaterdag 13 September had Wouter van Gessel een ontmoeting met Frank Menger en Bart Vink in Zwolle in hotel restaurant Wientjes. Dit naar aanleiding van een aantal Twitter berichten. Het was meer een kennismakingsgesprek. Ronnie Z*** kon er helaas niet bij zijn. Ik heb aan Bart Vink een zienswijze gegeven over de Schiphol en uitbreiding Lelystad. Verder ook een schets gegeven over 4 metrolijnen die Amsterdam en omgeving moet bedienen.

Op 10 februari heb ik een gesprek gehad met de heer E.G***** van Alstom

Wouter van Gessel heeft als privé persoon zich aangemeld bij de Netwerkgroep Ruimte van de PvdA. Deze gaan over ruimte en infrastructuur en toekomstig beleid.

Instellingen

Fietsersbond

De stichting is doormiddel van een individueel lidmaatschap lid geworden van de fietsersbond. Dit om in de toekomst mee te kunnen doen met bijeenkomsten en activiteiten door de fietsersbond georganiseerd. De fiets is 1 van de één persoonsvoertuigen die we belangrijk vinden in de visie.

Deltametropool

Een vereniging die zich richt op ruimtelijke ordening. De stichting vind het belangrijk dat de ruimtelijke ordening veel beter moet als het OV naar een hoger niveau wilt gaan om duurzame mobiliteit mogelijk te maken. DeltaMetropool is met een eigen studie al bezig om in de corridor de verschillende stations een verschillende functie te geven. Daarbij is men ook bezig om met Transit Oriented Development de stationsgebieden veel beter te organiseren. Dit sluit helemaal aan op de visie van de stichting.

International Maglev board

Vooral K. van Welsenis is zeer actief op de website van de Maglevboard. Dit om kennis te nemen van de laatste ontwikkelingen, maar ook om mensen warm te maken voor de magneettrein techniek. K. van Welsenis brieft regelmatig via mail en met ontmoetingen over de laatste stand van zaken. W. van Gessel heeft wel al tekeningen over de infrastructuur en voertuigen over hoe de stichting de magneettrein ziet in Nederland opgestuurd naar de Maglevboard. We zijn via Twitter ook bedankt voor onze bijdrage voor de magneetbaantchniek.

Gesellschaft zur Förderung der magnetschwebetechnologie/Transrapid E.V.

Een club in Duitsland die de ontwikkelingen van de Magneettreintechniek op de voet volgt. Naast dit zijn individuele personen ook bezig om eigen ideeën aan de man te brengen. De stichting heeft nu een aantal bijeenkomsten mogen bijwonen. De stichting zal met veel plezier verder met deze club verder gaan.

Railforum

Is een vereniging waarbij vervoerders, ingenieurbureaus, overheden, industrie, bouw met elkaar verbonden zijn en elkaar inlichten en inspireren over alles wat met het spoor te maken heeft. De stichting kan daar wel wat mee. De stichting heeft kennis gemaakt met Railforum met het programma "Duurzaam Spoor" om het spoor verder te verduurzamen. Om naar de eindpresentatie te gaan moet de stichting lid worden. De stichting is op basis van Zelfstandige Professional lid geworden. Dit betekent dat Wouter van Gessel als ZPer is ingeschreven. Echter per 26 Januari is Kees van Welsenis ook ingeschreven als ZPer. We zijn ook lid geworden omdat we op die manier contacten kunnen leggen bij spoorbedrijven, ingenieurbureaus en overheden. De visie van de stichting geeft vooral de spoorsector en de OV sector een enorme stimulans om naar een veel hoger niveau te gaan.

Media, social media en Publicaties

Inleiding

Wil de Stichting Freedom of Mobility bekendheid krijgen dan zal het naar buiten moeten treden. Vandaag de dag zijn daar verschillende mogelijkheden voor die voor de stichting overzichtelijk en gratis is en toch de massa bereikt. Echter omdat er tegenwoordig zoveel informatie is dat naar buiten gebracht wordt blijft het heel erg lastig om de mensen te bereiken. Echter de stichting heeft deze periode een start gemaakt om in de toekomst meer mensen en instellingen te bereiken.

EOS wetenschapstijdschrift

We staan in het Juli/Augustus 2014 editie van EOS. Thema is "Waar blijft de magneettrein". Bladzijde 102. Hier is W. van Gessel voor geïnterviewd door Rijkert K*****.

OVpro

Naar OVpro een opiniestuk gestuurd met als titel "De OVsector heeft goud in zijn handen als het niet passief blijft". Dit stuk is aangepast en ingekort met als titel "Vouwfiets versterkt deur tot deur-functie van OV" geplaatst op 15 Juli 2014 in de email deze week op OVpro

Op 9 februari 2015 een opiniestuk gestuurd over de ontwikkeling van Rotterdam-The Hague airport. De titel is "Investeer niet in PRT voor luchthaven Rotterdam-The Hague Airport".

Op 9 maart 2015 een opiniestuk gestuurd over de voortgang van de tramlijn Maastricht-Hasselt. De titel is "Knikkende knieën over de tramlijn Maastricht-Hasselt".

Op 2 april een stukje gestuurd met als titel "Rondje om de kerk is misleidend en onnodig". Deze is niet geplaatst.

Op 13 april heeft Frank menger een opiniestuk gestuurd naar OVpro. Titel is "Robuustheid spoornetwerk leidend bij Deense spoorvisie" Deze is geplaatst

Op 28 April is er een opinie stuk gestuurd naar OVpro. Titel is "Waarom maglev het spoor versterkt en geschikt is voor Nederland" Deze is geplaatst.

Op 15 Mei heeft Frank menger een opiniestuk gestuurd naar OVpro. Titel is "Deense en Scandinavische visie op snelle spoorlijnen". Deze is geplaatst.

De Telegraaf

Op 4 Oktober is er een pagina grote artikel geplaatst over de magneettrein en onze visie die aangeeft welke rol dit voertuig kan krijgen in Nederland. De titel van dit artikel is "Blijft zweeftrein utopie?"

De kijker aan Z

Voor een uitzending op 23 Oktober een vraag opgesteld en verstuurd aan de heer Willem B***** en Carlo B***** over de zelfrijdende auto voor een uitzending van het RTL Z programma de kijker aan Z. Het onderwerp was "Zelfrijdende auto's: Onzin of toekomst."

Ingezonden brieven en publicaties

We hebben een toespraak gehouden bij de laatste bijeenkomst georganiseerd door de Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie/Transrapid E.V. Deze toespraak hebben we gepersfioneerend en hebben deze naar de duitse media gestuurd.

Dit om Duitsland weer wakker te schudden. Waarom Duitsland verloren heeft van Frankrijk met 0-10

Deze toespraak is gestuurd naar Der Spiegel, ARD, ZDF, NDR en lokale media.

Na aanleiding van een Blog van Rick N***** van RTL nieuws hem en de redactie een attentie gestuurd over onze visie van de magneettrein in Nederland.

Eigen website

Zoals veel bedrijven en instellingen is een eigen website een absolute voorwaarde om mensen en instellingen te bereiken. K. van Welsenis heeft deze periode niet stil gezeten. Sinds 28 September 2011 heeft de stichting een eigen site. Per 15 Mei 2012 is de website met het adres www.stichtingfrom.nl in de lucht. Een ieder kan dus via het web nu naar de activiteiten kijken. Begin Mei 2014 is de Website in de basis helemaal klaar. Nu rest nog een goede vertaling in het Duits en Engels. Blogs zullen met onbepaalde tijd aan de site toegevoegd worden.

Facebook

Facebook is het social medium geworden waarmee je veel mensen kunt bereiken. Ook zijn er steeds meer ontwikkelingen bij bedrijven en instellingen die Facebook ontdekken. Veel bedrijven maken ook een eigen groep die je kan liken. Door het liken ben je als het ware fan van een product of bedrijf en kunnen bedrijven gericht boodschappen sturen. Het is een mooie site die ook zeker nuttig kan zijn voor de Stichting. Als de website van de stichting klaar is wil de stichting ook een groep aanmaken op Facebook. Het zal nog even een gepuzzel worden hoe deze groep ingedeeld gaat worden en hoe mensen de groep kunnen liken. Misschien moet de Stichtingfrom groep zich ook koppelen met andere bedrijven zoals Segway. Trikke, Qugo etc. etc.

Linkedin

Linkedin is een site voor de zakelijke gebruiker. Een site ook waar discussies plaats vinden doordat mensen, bedrijven en instellingen een stelling kunnen plaatsen waarop mensen kunnen reageren. Door te reageren kun je je mening verkondigen, maar je kunt ook je mening versterken of verzwakken. Voor de stichting is deze site dan ook zeer ideaal om de visie over te brengen voor de toekomst. Door Linkedin heeft de stichting al mee kunnen doen met discussieavonden of krijgt het veel informatie om de visie te versterken. De stichting heeft deze periode weinig gebruik van Linkedin gemaakt. Dat neemt niet weg dat in de toekomst we meer actief kunnen zijn. Nu ook omdat we een goede site hebben.

Twitter

De stichting heeft een Twitter account onder de naam stichtingfrom. Twitter is een mooi medium om personen, bedrijven en instellingen te volgen. Op oneliners die en twit bevat kan gereageerd worden. Doordat je volgers heb kun je zo je aandacht krijgen die zo hard nodig is. Het voordeel van oneliners is dat zo'n zin makkelijk te lezen is en misschien ook makkelijker blijft hangen. Het is een ideaal medium voor de stichting om de doelgroep te bereiken. Doordat de stichting zelf oneliners verstuurd heeft hebben andere daar op kunnen reageren, maar heb zelf ook kunnen reageren. Via de oneliners heb ik ook blogs van andere kunnen lezen en zo meer kennis gekregen van onderwerpen die met mobiliteit te maken hebben. Gelukkig zijn er steeds meer personen, bedrijven of instellingen die de stichting willen volgen. De personen, bedrijven en instellingen die gevolgd worden hebben allemaal betrekking op mobiliteit. Op 21 Mei 2015 heeft de stichting 349 volgers en volgde de stichting 927 leden. Deze volgers en de personen die

we volgen hebben betrekking op nieuws, politieke partijen, politici, overheid, personen, vakgenoten en bedrijfsleven. De stichting heeft 3899 tweets verzonden.

WUZ pagina

De internetsite van de Telegraaf heeft ook een “Wilt u zeggen pagina”(WUZ) De stichting heeft onder de naam Stichtingfrom een eigen account. Op de WUZ pagina kun je een blog schrijven en een ieder kan deze blogs lezen en becommentariëren. Op deze manier kan indirect de visie van de stichting overgebracht worden. Deze periode heeft stichtingfrom een aantal blogs geschreven. Deze blogs komen steeds meer op de eigen site. Echter is De WUZ pagina is een manier om naamsbekendheid te krijgen bij het publiek of bij De Telegraaf zelf. De stichting deze periode geen gebruik gemaakt van de WUZ pagina. De telegraaf heeft de mogelijkheden om een blog in te sturen voor de WUZ per 2015 opgeheven. Het is dus niet meer mogelijk om een blog te schrijven.

OV Magazine

Een onafhankelijk tijdschrift die 6 keer per jaar uitkomt en artikelen heeft over de voortgang in de OV sector. Haalt de stichting veel informatie uit.

Verkeer in Beeld magazine

Een onafhankelijk tijdschrift dat 6 keer per jaar uitkomt en artikelen bevat over verkeerstoepassingen en mobiliteitsoplossingen. Haalt de stichting veel informatie uit.

OVPro

Een tijdschrift waarbij de stichting via een digitale nieuwsbrief haar informatie verdaan haalt. Probeert via de opinie blogs van de stichting aan een groter lezerspubliek te laten lezen.

Publicaties aan leden en belangstellenden

Inleiding

De Stichting Freedom of Mobility is na aanleiding van een handleiding ontstaan. De handleiding met als titel “Van een geplande chaos naar een geordende vanzelfsprekendheid” wordt als basis gebruikt voor de visie die de stichting uitgeeft. De handleiding is onderverdeeld in een aantal onderwerpen om de totale visie te verduidelijken. De onderwerpen zijn: De auto, hedendaagse oplossingen, individuele voertuigen, de magneettrein, lange afstandsregionaal treinen, sneltram/lokaaltram/metro, scheepvaart, energie, bestuur en ruimtelijke ordening. Nieuw wordt een hoofdstuk over de mogelijkheden en beperking van mensen. Dit is ook de basis voor de visie die de stichting schrijft.

Het boek

De stichting is na aanleiding van de handleiding een boek aan het schrijven onder dezelfde titel als de handleiding “Van een geplande chaos naar een geordende vanzelfsprekendheid”. Het boek zal naast tekst ook veel illustraties hebben om op een snelle manier duidelijk te maken wat er bedoeld wordt. Het boek moet voor iedereen duidelijk en uitnodigend zijn.

Introductiebrief

Naar iedereen wordt een introductiebrief gestuurd waarvan het bestuur denkt of vindt dat deze personen en/of instellingen op de hoogte moeten zijn van het bestaan van Stichting Freedom of Mobility. Misschien dat we introductiebrief vereenvoudigen. Het laatste jaar verwijzen we naar de website. De functie van de introductiebrief verdwijnt.

Blogs

De stichting maakt op onregelmatige basis blogs over alles wat past in de visie van de stichting. Deze vindt u op de site www.stichtingfrom.nl

Nieuwsbrieven

Omdat de stichting geen leden heeft zijn er ook geen nieuwsbrieven gemaakt om de leden van de activiteiten van de stichting te informeren. Het zou best mogelijk zijn dat er op de website een item komt onder de kop nieuwsbrief die voor iedereen toegankelijk is om te lezen.

E-mail

De 3 bestuursleden worden per E-mail dan wel mondeling over de activiteiten van elkaar geïnformeerd.

Twitter

Door Twitter kun je mededelingen doen naar iedereen die het wil horen die lid is van de account. Twitter is dan ook eigenlijk de belangrijkste medium om informatie door te geven.

Overige

In de toekomst zal in de website ook een promofilm te zien zijn over de visie van de stichting. Wanneer deze film daadwerkelijk gemaakt gaat worden is nu nog onbekend. Deze film of filmpjes kunnen dan ook op YouTube bekeken worden. Andere mogelijkheden zou een strip kunnen zijn. Maar ook dat is nu nog toekomst muziek.

In de planning voor een volgende periode

Het afgelopen jaar heeft de stichting vooral geprobeerd naamsbekendheid te krijgen door beurzen en symposia af te lopen. Twitter is echter de belangrijkste media om nog meer mensen te bereiken. Ook in de komende periode blijft Twitteren en het afgaan van beuzen, congressen en bijeenkomsten de belangrijkste activiteit van de stichting.

Tekeningen en modellen

De afgelopen periode zijn ook de eerste tekeningen ontstaan van de Magneettrein voertuig en lange afstandsregionaal voertuig en een metro/regiotram zoals deze moeten zijn in de visie van de stichting. Naast tekeningen van voertuigen zijn er nu ook schematische tekeningen van de infrastructuur. Het is de bedoeling dat er nu ook modellen en animaties gemaakt gaan worden. Er is echter geen dead line wanneer het af moet zijn. Wouter van Gessel volgt nu wel een CAD cursus om in de toekomst zelf tekeningen te maken.

Website

De website heeft nu een goede basis om op verder te bouwen. Er zullen blogs komen en tekst zal verder aangevuld worden.

Social media

Naast een website zal er ook aandacht moeten komen voor social media. Facebook is erg populair aan het worden dus zal de stichting ook een groep moeten gaan aanmaken.

Railforum

De stichting ziet voor de toekomstige mobiliteit vooral kansen voor het openbaar vervoer. Vooral voor de railsector of geleide vervoer zijn veel kansen. Volgens de stichting kan de railsector veel beter. Bij Railforum is het mogelijk om ideeën aan te dragen, maar ook om bedrijven en instanties te benaderen. We willen de railsector en de luchtvaartsector meer met elkaar te laten samenwerken en zo beide sectoren versterken. Verder willen we bijeenkomsten georganiseerd door het Railforum blijven bezoeken. We hebben wel al een suggestie gedaan met "Dag van de highspeed". Dit is door Farnk Menger voorgeteld. We weten nog niet of er met het idee wat mee gaat gebeuren.

DeltaMetropool

Ook DeltaMetropool organiseert bijeenkomsten en excursies. Ook hier willen wilt de stichting aan deelnemen. Eerst als toeschouwer om even de mensen te leren kennen en later om zelf spreekbeurten te houden.

Luchtvaartsector

De stichting wil instanties en bedrijven in de luchtvaartsector blijven benaderen om ook eens anders te kijken naar de mogelijkheden die de luchtvaartsector verder kunnen versterken. De stichting heeft ideeën over hoe luchthavens met een beter OV met elkaar verbonden kunnen worden en zo het achterland bedienen. Het bijkomend voordeel is dat luchtvaartmaatschappijen meer keuzes hebben om hun vlucht aan te vangen, maar het aantal starts en landingen en daarmee het aantal cycli van vliegtuigen en het brandstof verbruik naar beneden kan gaan. Hiermee worden op lange termijn kosten bespaard. Een ander aandachtspunt is het aantal startbanen in Nederland. Door samen te werken kan het aantal startbanen in Nederland en vooral Schiphol omlaag terwijl er meer vluchten kunnen plaatsvinden. De stichting wil dit idee verder uitwerken in het komend jaar.

Magneettrein

Om de luchtvaartsector als de railsector en daarmee het OV naar een hoger niveau te brengen is de magneettrein de ontbrekende schakel om dit alles voor mekaar te krijgen. De stichting wil het komend jaar de plannen voor de magneettrein in Nederland verder uitwerken. De eerste gedachte is om te starten met de provincie Brabant. De provincie Brabant heeft de beste mogelijkheid voor de start van een magneetbaan. Zij hebben de wens om aan te sluiten op de HSL naar België en Frankrijk en ze willen een betere aansluiting met Duitsland. Verder zal de luchthaven Eindhoven aangesloten moeten worden op het achterland wil het zijn positie verder verbeteren. Ook kiezen we voor Brabant omdat daar vele innovatieve en maak bedrijven zijn die de voertuigen zouden kunnen bouwen. Dit is een eerste fase voor een verdere uitbouw van de 9 intercitylijnen die de magneettrein in Nederland zou kunnen bedienen. Verder willen we in Duitsland meedenken om de Transrapid weer op de politieke agenda te krijgen. De leden van de Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie/Transrapid E.V. wil graag een informatiecentrum oprichten in Lathen om de magneettechniek te behouden en over te dragen aan een ieder. Niet alleen de Duitse techniek, maar ook het Japanse systeem komt dan aan bod. Verder willen de leden van de Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie/Transrapid E.V. een congres organiseren in Duitsland. Voor beide onderwerpen willen we verder meedenken. Verder zitten Wouter en Kees te denken om in de toekomst naar Shanghai en Japan af te reizen met wel of geen belangstellenden voor de magneettreintechniek. Dit om de magneettrein in Shanghai en het magneettrein testcentrum in Japan te bezoeken. In September 2016 willen we een spreekbeurt houden op de international Maglev conference in Berlijn aansluitend op Innotrans. We hopen dat de International maglev Board ook dan met een stand staat. We zouden dan ook deze stand kunnen bemensen. Ook proberen we Thyssen Krupp zover te krijgen dat ze ook op Innotrans gaan staan met de Maglev TR09. Het is toch echt de toekomst van de spoorwegen.

Eén persoonsvoertuigen.

Er zijn al een aantal instanties bezig om de fiets verder te promoten. De fietsersbond is één van de deze instanties. Echter de stichting wil niet alleen de fiets promoten, maar alle één persoonsvoertuigen die zich nu en in de toekomst aanbieden. Deze zullen ook een item krijgen op de website. Deze voertuigen zullen ook benoemd worden in alle uitwerkingen die de stichting in de toekomst gaat maken. Verder zitten we te denken om misschien zelf een vouwfiets te ontwikkelen om we vinden dat dit type voertuig nog teveel een bijrol heeft. De stichting ziet echter een hoofdrol voor dit type voertuig om ook voor dagelijkse activiteiten toe te passen. Dus een vouwfiets dat geschikt is om lange afstanden te fietsen op een comfortabele manier en boodschappen en kinderen kan dragen. Deze fiets is er nu nog niet. Misschien om dit gat op te pakken.

Paleis van Volksvlijt 2016

We willen meedoen met deze tentoonstelling die in Amsterdam wordt gehouden in het voorjaar van 2016.

Nawoord

Het is vrij eenvoudig om een visie te schrijven over hoe toekomst er uit zou kunnen zien. Echter om een goede visie te schrijven moet je kijken naar alle mogelijkheden die er zouden kunnen zijn, maar ook kijken naar de behoefte en beperkingen van mensen. Het is dan ook vrij lastig om alle keuzes goed te onderbouwen.

Mobiliteit is een zeer complex onderwerp. Het is een onderwerp die uit veel deelonderwerpen bestaat. We moeten kijken naar de behoefte en beperkingen van mensen. Psychologie en Fysiologie. Het hoe en waarom van de auto en autogebruik, Ruimtelijke ordening, Bestuur, Geschiedenis, Economie, Energie, Techniek etc. etc. Veel mensen pikken er een onderwerp uit, maar kijken onvoldoende naar het geheel. De Stichting Freedom of Mobility probeert vanuit vogelperspectief naar het geheel te kijken. Door juist naar de grote lijnen te kijken komen we tot een oplossing.

Mensen zijn echter heel erg geneigd om vast te houden aan de gevestigde orde en het eiland denken. Men staat niet open voor nieuwe ideeën en invalshoeken. Het maakt ook niet uit over welke laag je verandering wil. Iedereen is behoudend. Het is dan ook lastig om te overtuigen van die verandering die noodzakelijk voor de toekomst.

Ondanks dat de stichting op zoek is naar een alternatief voor de personenauto betekent dat niet dat er voor de auto geen toekomst is. Echter ook hier in zijn mensen bijna niet te overtuigen. De stichting bespeurt een vorm van verliefdheid voor die auto. Met alle gevolgen voor infra en stedenbouw. Door die roze bril verliezen mensen de realiteit uit het oog. Hoewel de stichting de oplossing ziet in een verbeterd OV betekent dit niet dat de instanties dat ook zien. Zij zien voornamelijk de beperkingen van het huidige OV en gaan daar verder ook conclusies uit trekken zonder na te denken over hoe het rendement veel beter kan worden. De verliefdheid van die auto en de beperkingen van het huidige OV maken het voor de stichting moeilijk om openingen te vinden en oplossingen aan te dragen.

Maar dat betekent niet dat het onmogelijk is. De geschiedenis heeft immers aangetoond dat zelfs de beste plannen tijd nodig om tot bloei te komen. De stichting zal dan ook heel langzaam naar het doel moeten werken. Omdat we alles moeten realiseren in onze vrije tijd naast ons werk en andere bezigheden kunnen we niet overal aanwezig zijn. Ook dit zal processen verder vertragen. Echter de doelstelling van de stichting is om een goede overtuigende en onderbouwende visie te schrijven. Een visie die mogelijk en duurzaam is. Nu het vierde jaar is afgerond is het bestuur er van overtuigd dat het mogelijk is om een goede en onderbouwende visie te schrijven en verder uit te bouwen.

Omdat we alles in onze vrije tijd moeten doen is het vrij lastig om een werkritme te hebben voor de stichting. Processen gaan daarom helaas traag. Of we ooit alleen actief kunnen zijn voor de stichting blijft een groot vraagteken. De activiteiten van de stichting zijn complex en wij zijn te klein om een vuist te maken. Echter het is wel noodzakelijk om met de activiteit bezig te blijven. We staan immers op een punt dat we keuzes moeten maken voor een duurzame toekomst.

Jaarrekening periode 1 Januari 2014 – 31 December 2014

Inleiding

Naast natuurlijk een klein verslag van de activiteiten van de Stichting Freedom of Mobility vind u in dit hoofdstuk de jaarrekening van de stichting. Een rekening die noodzakelijk is om in de toekomst eventueel geld te kunnen ontvangen die gebruikt worden om investeringen te doen ten behoeve van de activiteiten van de Stichting Freedom of Mobility. De stichting heeft twee rekeningen. Een betaalrekening met nummer 13.11.49.032 en een spaarrekening met nummer 33.13.416.020. Deze rekeningen lopen via de Rabobank Zaanstad. Om het doneren aantrekkelijk te maken heeft de stichting een Algemeen Nut Beogende Instelling (ANBI) status. Het voltallig bestuur bepaalt hoe het gestorte geld besteed wordt. Voorwaarde is wel in belang van de stichting. Alleen geld dat daadwerkelijk in bezit is van de stichting Freedom of Mobility zal gebruikt worden voor investeringen. De stichting zal dus geen schulden maken. Dit komt omdat de stichting een visie vertegenwoordigd die niet tastbaar is voor het grote publiek, maar ook niet voor bedrijven en overheidsinstellingen. De Stichting wil daarom ook geen financiële risico's lopen. Het is een idee die mensen moet inspireren. Omdat een rekening per maand ook geld kost word dit op dit moment door de heer W. C. van Gessel opgevuld van zijn eigen privé rekening.

Wie kunnen er storten

Iedereen die de stichting en de visie "Van een geplande chaos naar een geordende vanzelfsprekend" wil ondersteunen kan een bedrag doneren op rekening 13.11.49.032. van Stichting Freedom of Mobility te Zaanstad. De stichting heeft geen leden waaruit inkomsten komen. Dit omdat de visie voor ieder persoon en bedrijf geldt en we onafhankelijk willen blijven. De donaties zijn op dit moment alleen door W.C. van Gessel, en Michael D***** gedaan. De donaties worden nu maandelijks automatisch afgeschreven van de betaalrekening van W.C van Gessel om Debetstand te voorkomen.

Belasting

De stichting Freedom of Mobility is vrijgesteld om belasting te betalen.

Betaalrekening Rabobank 13.11.49.032

Saldo 1 Januari 2014 is 323,52 Euro credit.

Saldo 31 December 2014 is 602,45 Euro credit.

Rente ontvangen is 0.00 Euro

Rente betaald is 0,00 Euro

Spaarrekening Rabobank 33.13.416.020

Saldo 1 Januari 2014 is 0.00 Euro.

Saldo 31 December 2014 is 0.00 Euro.

Rente ontvangen is 0.00 Euro.

Rente betaald is 0.00 Euro.

De afschriften zijn door de bestuursleden ingezien en akkoord bevonden.

W.C. van Gessel

Ing. J.A.C.H. van Welsenis

F. R. Menger