



STICHTING FREEDOM OF MOBILITY

## **Jaarverslag nr. 10**

Periode 1 Juni 2019 – 31 December 2019

## **Jaarrekening nr. 10**

Periode 1 januari 2019 – 31 December 2019

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. 6

Mobiliteit, blz. 7

Projecten stichting, blz. 10

Instellingen blz. 11

Media, social media en publicaties blz. 12

Publicaties aan leden en belangstellenden blz. 14

In de planning voor een volgende periode blz. 15

Nawoord blz. 17

Jaarrekening blz. 19

## Voorwoord

Dit is het tiende jaarverslag van de Stichting Freedom of Mobility. Een kort verslag omdat we vanaf 2020 per heel kalenderjaar een jaarverslag willen aanbieden. Wij schrijven een visie over toekomstige mobiliteit zoals die zou kunnen zijn. Daarbij gaan we uit 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 onderwerpen anders moeten om tot een goed systeem te komen waarbij een ieder 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 is en wordt verder versterkt door lezen, praten en het bezoeken van bijeenkomsten en symposia die betrekking hebben op mobiliteit. In de toekomst zal de tekst verstrekt gaan worden.

Wat kan men verwachten van de stichting? Voor veel mensen, bedrijven en overheden is de visie van de stichting niet tastbaar. Men kan er zich 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 wij vinden, dat wie kritiek heeft ook met een geloofwaardig en goed onderbouwd alternatief moet komen. Het is dan ook een doel van de stichting 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. 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 licht de inkomsten en uitgaven van de stichting toe. Ik wens u veel leesplezier met dit jaarverslag.

Wouter van Gessel

Voorzitter van de Stichting Freedom of Mobility.

## **Bestuur en Leden**

### **Bestuur**

Per kalender jaar 2019 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 F. R. Menger

### **Vrijwilligers**

In deze periode kreeg het bestuur hulp van twee mannen bij de stichting en die het team verder versterken. Dit zijn Hielke Bron en Patrick Carbin.

Hielke Bron denkt mee over de strategie voor Noord Nederland betreffende bereikbaarheid en geeft ons informatie.

Patrick Carbin is een 3D artist die voor de stichting onderwerpen van de visie gaat visualiseren. In 2019 heeft Patrick Carbin een belangrijke bijdrage geleverd. Niet alleen op basis van 3d presentatie, maar ook inhoudelijk om de visie en implementatie verder te versterken.

### **Leden**

De Stichting Freedom of Mobility heeft geen leden. Een stichting kan geen leden hebben, maar wel donateurs. Deze donateurs hebben we niet. Echter, de stichting heeft een doelstelling die gericht is op iedereen. 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.

### **Personeel**

De stichting Freedom of Mobility heeft in de verslagperiode 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/of Frank Menger met Wouter van Gessel samen waren. Omdat ook Patrick Carbin steeds meer van waarde is voor de stichting wordt hij ook betrokken bij alles wat we doen. Na afloop is de ander 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.

## **Personen en Bedrijven**

Sinds 25 mei 2018 is de AVG van kracht die de privacy van personen beter moet beschermen. Daarom noemen wij in het jaarverslag ook geen namen van personen meer die we gesproken hebben.

Op 12 december 2019 had Wouter van Gessel een oriënterend gesprek met de woordvoerder van o.a. Infrastructuur en waterstaat (spoor en luchtvaart) van het CDA in Den Haag.

## **Congressen, symposia, bijeenkomsten, sectoren en beurzen.**

### **International Maglev Conference**

In 2019 was er geen International Maglev Conference. De stichting is van plan deel te nemen aan de International Maglev Conference te Changsha, China in oktober 2020. We zijn in 2019 begonnen met de paper en presentatie daarvoor.

### **Vakbeurs Zero emissie/Ecomobiel.**

De 11<sup>de</sup> editie van Zero emissie/Ecomobiel 2019 werd gehouden tussen 8 en 10 oktober 2019 in de Brabanthallen te Den Bosch. Het is een beurs voor duurzame mobiliteitsoplossingen. Ecomobiel is door Wouter van Gessel bezocht. Wij kijken vooral naar ontwikkelingen van personal transporters.

### **LetsGro 2019**

Voor LetsGro 2019 gaven we op donderdag 31 oktober een presentatie in het stadhuis van Groningen. De titel was “Een noordelijke onsamenhangendheid” en ging over onze visie op een aantal projecten zoals de Lelylijn, Wunderlinie, Eelde en de Nedersaksenlijn. De presentatie werd door ongeveer 30 personen bijgewoond. Niet alleen burgers, maar ook mensen vanuit de politiek, de pers, vrienden van Eelde waren hier aanwezig. Uit deze presentatie zijn een aantal krantenartikelen gekomen, een motie, en een tweetal interviews op de radio van lokale radiostations uit Emmen en Delfzijl.

### **Vakbeurs Mobiliteit (voorheen Dag van Verkeer)**

De vakbeurs Mobiliteit in de Expo in Houten werd gehouden op 27 en 28 november 2019. Deze beurs is bezocht door Wouter van Gessel en Patrick Carbin.

### **Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie/Transrapid E.V.**

Ook in 2019 was er de jaarvergadering van Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie/Transrapid E.V in Hamburg. Wouter van Gessel is lid van deze organisatie in het belang van de stichting, maar heeft deze keer verstek moeten laten gaan wegens werkrooster en hoge reis- en verblijfskosten.

### **De toekomst van de Rails**

Tijdens de toekomst van de rails werden een aantal presentaties met verschillende onderwerpen gehouden in New Babylon te Den Haag. Op 11 oktober was er de slotconferentie. De “toekomst van de rails” werd georganiseerd door EBS. De conferentie werd bezocht door Wouter van Gessel. Er is een publicatie uitgegeven.

### **Vergaderingen International Maglevboard**

Deze viel buiten de periode van dit jaarverslag.

### **Seminar Ruimte voor succes: Duurzame gebiedsontwikkeling en OV.**

Deze werd gehouden op donderdag 12 september in de Kom te Nieuwegein. Een inspirerende bijeenkomst die een bijdrage heeft geleverd voor ons plan Almere-Utrecht-Breda.

## **Mobiliteit.**

Stichting Freedom of Mobility vindt de roltrap/-band het beste OV-systeem. Eenvoudig in bestemming en oorsprong en een hoogfrequent aanbod van voertuigen zodat men niet hoeft na te denken over wanneer er een karretje beschikbaar is. De dienstregeling is eenvoudig en zeer betrouwbaar. Deze vorm wordt het best benaderd door de metro. Een OV-systeem met homogene voertuigen met gelijke rijeigenschappen en infra met overal ongelijkvloerse kruisingen. Dit is een vorm van geleidetransport die stichting Freedom of Mobility over de gehele linie wil invoeren. Op nationaal en stedelijk niveau.

Geleidetransport en metrosystemen kunnen op verschillende manieren ingevoerd worden. Zolang de infra maar voor een type OV voertuig gebruikt wordt en ongelijkvloerse kruisingen kent. Een bus op een vrije baan is zo beschouwd ook een metrosysteem. Als stichting vinden we het belangrijk dat OV 24/7 beschikbaar moet zijn, dat het comfortniveau hoog is, de dienstregeling eenvoudig, dat fietsen en andere personal transporters en zelfs vracht door middel van fietscontainers meegenomen kunnen worden.

## **Internationaal Transport**

Zowel luchtvaart als spoorwegen zijn belangrijk voor internationaal transport. Echter, spoorwegen en luchtvaart mogen in onze visie niet één-op-één vergeleken worden. Spoorwegen worden immers vooral met belastinggeld in stand gehouden en moeten daarom dus iedereen dagelijks kunnen dienen. De spoorwegen hebben in eerste instantie ook een nutstaak waarbij internationale treinreizen een niche zijn. Nutstaken gaan in onze visie altijd voor niche. De kunst is dus om internationale treinen aan hun nutstaak te laten voldoen. Dus gewoon stoppen op alle grote knooppunten waaronder luchthavens. De vraag is dan hoe dan toch de reistijd kan concurreren met het vliegtuig en auto? Wij kiezen voor de maglevtrein als IC-metro die de nutstaak prima kan uitvoeren.

Voor een conventionele hogesnelheidstrein in Nederland zien wij geen ruimte.

## **Nationaal transport.**

### **De magneettrein**

Wouter van Gessel is lid van de Gesellschaft zur Förderung der Magnetschwebetechnologie/Transrapid E.V. Wouter van Gessel en Kees van Welsenis zijn lid van de International Maglev Board.

Wouter heeft een model van de Transrapid magneettrein. Wouter van Gessel heeft Heinz Cox van CarParts in Tilburg opdracht gegeven om dit model om te bouwen zodat het kan rijden over een baan. Helaas is het voertuig tijdens het verschijnen van dit jaarboek nog niet af. Hoe het rijdt op een baan is nog afwachten. Dat het lang duurt komt omdat Wouter van Gessel tegen Heinz heeft gezegd dat er geen einddatum aan zit en dat hij bezig is tussen de andere activiteiten door. De einddatum is nu bepaald en is 1 september 2020 geworden.

Op dit moment staan de resterende delen van de Transrapid 08 weg te rotten in Lathen. De stichting vindt het jammer dat er niet meer mee gebeurt. Het zou mooi zijn als de Transrapid 08 een museale bestemming zou krijgen. Als stichting dachten we aan het

Nationaal Transport museum als locatie. We hebben een eerste verkennend gesprek gevoerd met dit museum. Vanuit het perspectief van het museum is het geen Ja maar ook geen Nee. Pas in 2023 wordt er een terrein verder ontwikkeld voor het transport museum. Tijdens het schrijven van het jaarverslag is ook duidelijk geworden dat men in Lathen ook ideeën heeft voor een Transrapidmuseum. De toestand van de voertuigen aldaar zorgen voor hoge kosten. De Transrapid 08 naar Nieuw Vennep te brengen is dan ook niet verstandig. Echter een infocentrum in het transportmuseum is wel een gedachte die blijft.

Rijkert Knoppert is bezig om een boek te schrijven over magneettreinen. Daarbij wil hij ons project er ook in vermelden. Ook geven wij informatie over magneettreinen dan wel geven we contacten die we hebben om het boek tot een mooi document te maken. Hij wil het in juni af hebben.

### **Profielwerkstukken.**

We zijn door verschillende jong volwassenen benaderd die bezig zijn met een profielwerkstuk over magneettreinen.

### **Politiek**

Op 13 november 2019 is er een motie ingediend door 50plus, Groninger belang en Forum voor Democratie betreffende de magneetbaan. Deze is ingediend in de provinciale staten van Groningen. De motie is echter afgewezen.

### **InterRegiotrein**

Voor het nationaal OV is behalve de IC, ook de stoptrein belangrijk. Omdat deze in een fijnmazig netwerk verschillende provincies, regio's en steden aandoet spreken we liever van een InterRegioTrein. Wij vinden het belangrijk dat het huidige spoor ontvlochten wordt. Zo kan een deel een geïsoleerd goederennetwerk worden en een ander geïsoleerd deel voor de interregiotrein zijn. Voor de lijn Almere-Utrecht-Breda willen we deze vorm van transport verder verduidelijken.

## **Stedelijk transport**

### **De fiets en andere één persoonsvoertuigen**

De OV-fiets is een zeer populair voertuig in het natransport van en naar het station. Daarnaast zijn er voldoende fietsenstallingen om de fiets te parkeren in het voortransport. De fiets en trein zijn dan ook een goed huwelijk. Stichting Freedom of Mobility vindt dat de kracht van de fiets nog onvoldoende benut wordt. De fiets in de trein wordt dan wel gefaciliteerd, maar echte ruimte in de trein is matig tot onvoldoende voor treinen op het hoofdrailnet. Voor treinen op de secundaire lijnen zoals de Merwedelingelijn zien we wel dat er voldoende ruimte is voor de fiets. Nu de stichting bezig is met de lijn Almere-Utrecht-Breda kunnen we ook aangeven hoe in onze visie het treininterieur ingedeeld moet worden voor alle soorten van personal transporters en fietscontainers. De stichting ziet ook ontwikkelingen in de vouwfiets.

De vouwfiets kan echt een succes kan worden als de OV-sector de vouwfiets gaat omarmen en 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. We zien wel goede ontwikkelingen dat de vouwfiets sterker en beter fietst. Wat nu erg in opkomst is zijn de



steps. Daarvoor is er nog geen duidelijke regelgeving. Dat zal in de toekomst een groot aandachtspunt gaan worden. Ook delen van fietsen en andere personal transporters blijft een aandachtspunt. Zomaar fietsen en steps in het straatbeeld brengen is een voedingsbodem voor chaos en hinder. Vanuit een vast punt, zoals een station, een deelsysteem onderhouden is meer succesvol, blijkt uit de OV-fiets. De OV-fiets is een fiets voor de kortere fietsafstanden. De kwaliteit is redelijk en eigenlijk niet geschikt voor hele lange afstanden. Ook grote bagage meenemen is er niet bij. We zien kansen voor de OV fiets om het nog beter te doen met o.a. een krat die je er op kan monteren. Een gebruiker zou de krat kunnen huren.

### **Stedelijk OV**

Bus, tram, stedelijke metro zijn vormen van stedelijk OV. Stichting Freedom of Mobility volgt de ontwikkelingen, maar onderneemt nu niets, ondanks dat we zien dat o.a de metropoolregio Amsterdam zeer slordig omgaat met de kracht van de urbane metro. Deze moet nooit aangelegd worden langs een snelweg, maar de buitengebieden, stadsdelen en centra aandoen via het principe van knooppunt naar knooppunt.

### **Knooppunten, haltes en omgeving.**

Luchthavens zijn in de visie van Stichting Freedom of Mobility een OV-knooppunt.

We blijven erop hameren dat de luchthavens via het spoor met elkaar verbonden moeten worden. Dit met o.a de intercity luchthavenlijn. Ook het stedelijk OV moet beter aangesloten worden op de luchthavens vanuit locatie en tijd.

## **Projecten Stichting.**

### **Lijn Almere-Utrecht-Breda**

Stichting Freedom of Mobility heeft besloten om de lijn op basis van een Intercitymetro verder uit te werken. Het is een lijn met een lineaire elektromotor waar een treinstel op basis van de Transrapid 09 de dienst kan uitvoeren. De lijn heeft de volgende haltes:

Almere Centrum, Hilversum, Utrecht Nieuw IC station, Gorinchem en Breda.

Utrecht heeft aangegeven dat er een tweede IC-station moet komen. De stad wil nog veel meer woningen bouwen en al deze mensen moeten gebruik kunnen maken van het OV. Een tweede IC-station is nodig om de druk in het centrum en het centraal station van Utrecht sterk te verlichten. We hebben in maart 2019 samen met welsterra c.v. een veldverkenning uitgevoerd in Utrecht voor een mogelijk nieuw IC station in Lunetten.

Ook Almere plant woningen en denkt aan een metrolijn richting Amsterdam. Daar kunnen we als stichting op inhaken.

Omdat we als stichting aangeven dat IC en stoptrein absoluut gescheiden moet worden heeft de lijn Almere-Utrecht-Breda een gescheiden IC en InterRegioLijn die bij de bovengenoemde plaatsen weer bij elkaar komen. Zo versterken de verschillende lijnen elkaar.

De stichting vindt het belangrijk dat ook OV 24/7 beschikbaar is voor de mobilist. Om de bezettingsgraad te verhogen van treinvuortuigen willen we ook vracht en post vervoeren in de stillere uren. De stations en haltes hebben plaats om deze vracht op kleine E-voertuigen of fietsen te plaatsen voor stedelijke distributie. De lijn Almere-Utrecht-Breda voorzien wij dan ook van een distributiecentrum.

Momenteel zijn we druk bezig om een folder te maken die naar de betrokken gemeenten, provincies en de landelijke politiek verstuurd gaat worden. Ook de media zal geïnformeerd worden.

## **Instellingen**

### **Fietsersbond**

De stichting is via een individueel lidmaatschap lid van de fietsersbond. Dit om 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 vindt het belangrijk dat de ruimtelijke ordening veel beter moet als het OV naar een hoger niveau wilt gaan om duurzame mobiliteit mogelijk te maken.

### **International Maglev board**

Sinds Mei 2017 zijn Wouter van Gessel en Kees van Welsenis hiervan lid geworden van op verzoek van de international Maglev Board. Zo heeft de stichting ook internationaal toegang tot de technische kennis en operatie van maglevtechnologie, Hyperloop en hogesnelheidstreinen.

### **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 gaat met veel plezier verder met deze club.

### **Railforum**

Is een vereniging waarbij vervoerders, ingenieursbureaus, overheden, industrie, bouw met elkaar verbonden zijn en elkaar inlichten en inspireren over alles wat met het spoor te maken heeft. Omdat het ZP-lidmaatschap met vele honderden euro's per jaar omhoog was gegaan en omdat we personen, bedrijven en instanties ook via andere netwerken en social media tegenkomen hebben we voor onbepaalde tijd ons lidmaatschap opgezegd. Als ontwikkelingen daar om vragen en de meerwaarde het rechtvaardigt dan gaan we zeker weer in zee met Railforum.

## **Media, social media en Publicaties**

### **Inleiding**

De Stichting Freedom of Mobility treedt naar buiten om haar visie uit te dragen. 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 naar buiten wordt gebracht, blijft het heel erg lastig om de mensen te bereiken. De stichting werkt er daarom voortdurend aan om meer mensen en instellingen te bereiken.

### **Publicaties via de verschillende media.**

11-09-2019 pcmweb.nl “Waarom er in Nederland nog geen magneettreinen rijden.

14-10-2019 Treinennieuws. “Nachttrain of Magneettrain”.

04-11-2019 Dagblad van het Noorden. “Nieuw pleidooi voor de magneetbaan. In 51 minuten van Groningen naar Amsterdam”.

04-11-2019 The Northern Times “New plea for Maglevtrack between Groningen and Amsterdam”.

04-11-2019 Sikkom.nl “De magneetbaan: In 51 minuten van Grunn naar O20”.

### **Radiouitzendingen.**

08-11-2019 Havenstad FM Delftzijl Lunchradio.

04-11-2019 Simone FM Emmen Jordi.

### **Presentaties.**

31-10-2019 LetsGro festival. “Een noordelijke onsamenhangendheid”.

### **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 en per 15 Mei 2012 is de website met het adres [www.stichtingfrom.nl](http://www.stichtingfrom.nl) in de lucht. Een ieder kan dus via het web de activiteiten volgen. Blogs worden met onbepaalde tijd aan de site toegevoegd.

### **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.

Stichting Freedom of Mobility heeft daarom ook een eigen Facebook site waar ze blogs en overige informatie geven.

## **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 jouw mening verkondigen, maar je kunt ook je mening versterken of verzwakken. Voor de stichting is deze site dan ook ideaal om de toekomstvisie over te brengen. Dankzij Linkedin heeft de stichting al mee kunnen doen met discussieavonden of informatie gekregen om de visie te versterken.

## **Twitter**

De stichting heeft een Twitter account onder de naam @stichtingfrom. Twitter is een mooi medium om personen, bedrijven en instellingen te volgen. Een tweet bestaat uit een korte regel waarop gereageerd kan worden. Doordat je volgers hebt 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, konden anderen daarop reageren, alsook dat we zelf konden reageren. Via de oneliners heb ik ook blogs van anderen 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 31 december 2019 heeft de stichting 1320 volgers en volgde de stichting 2890 leden. Deze volgers en de personen die we volgen hebben betrekking op nieuws, politieke partijen, politici, overheid, personen, vakgenoten en bedrijfsleven.

## **OV Magazine**

Een onafhankelijk tijdschrift dat 4 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 vandaan 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 naar aanleiding van een handleiding ontstaan. De handleiding met als titel “Van een geplande chaos naar een geordende vanzelfsprekendheid” vormt de basis 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. Samen met de toevoeging van een hoofdstuk over de mogelijkheden en beperking van mensen is dit de basis van de visie van de stichting.

### **Blogs**

De stichting maakt op onregelmatige basis blogs over alles wat past in de visie van de stichting. Deze vind u op de site [www.stichtingfrom.nl](http://www.stichtingfrom.nl)

### **Nieuwsbrieven**

Omdat een stichting geen leden heeft zijn er ook geen nieuwsbrieven gemaakt om de leden van de activiteiten van de stichting te informeren. Maar mogelijk komt er in de toekomst een nieuwsbrief item op de website 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. Dat geldt ook voor Hielke en Patrick.

### **Social media**

Met Twitter, LinkedIn en Facebook kun je mededelingen doen naar iedereen die het wil horen die lid is van het account. Social media is dan ook eigenlijk de belangrijkste medium om informatie door te geven of te ontvangen.

### **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. Het zou ook een strip kunnen zijn. Maar ook dat is nu nog toekomstmuziek.

## **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 en nu ook LinkedIn zijn de belangrijkste media om nog meer mensen te bereiken. Ook in de komende periode blijft social media en het afdraan van beurzen, congressen en bijeenkomsten de belangrijkste activiteit van de stichting.

### **Presentaties**

De stichting heeft de afgelopen periode een aantal presentaties gehouden. Dit willen we de komende periode ook gaan doen. Het onderwerp blijft "Een toekomst van het OV".

### **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 deadline wanneer het af moet zijn. Verder gaan we een magneettrein van Revell laten rijden deze moet na september 2020 klaar zijn. Deze moet meegenomen kunnen worden naar de Maglev Conference in Changsha China .

### **Website**

De blogs op de website zullen verder aangevuld worden.

### **Social media**

Naast een website is er meer en meer aandacht voor social media. De stichting blijft erg actief op Twitter, Facebook en LinkedIn..

### **Deltametropool**

Ook Deltametropool organiseert bijeenkomsten en excursies. Ook hier wil 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, terwijl het aantal starts en landingen en daarmee het aantal cycli van vliegtuigen en het brandstofverbruik 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. We gaan dan ook de ideeën van de luchthavenlijn verder uitwerken.

## **Magneettrein**

Om de luchtvaartsector en de railsector, en daarmee het OV, op een hoger niveau te brengen is de magneettrein de ontbrekende schakel om dit voor elkaar te krijgen. De stichting wil het komend jaar de plannen voor de magneettrein in Nederland verder uitwerken. Het is duidelijk geworden dat de lijn Breda-Utrecht nog leeft. Wij zien kansen voor de lijn Breda-Utrecht-Almere. Met stations op Hilversum wordt de Gooilijn dan aangepakt, Utrecht Uithof zodat er spreiding gaat plaatsvinden, en Gorinchem omdat het een knooppunt is.

Dit is een eerste fase voor een verdere uitbouw van de 9 intercitylijnen die de magneettrein in Nederland zou kunnen bedienen. Naast een IC-lijn komt er ook een Interregiolijn die de tussengelegen plaatsen aandoet. We zijn momenteel al bezig met het schrijven van een plan. Verder willen we in Duitsland meedenken om de Transrapid weer op de politieke agenda te krijgen. Met Kees van Welsenis en Wouter van Gessel als lid van de International Maglev Board is er meer gewicht gekomen. Ook de International Maglev Board will zich meer naar buiten richten. Ze willen mee gaan doen met een stand op Innotrans en Railtech. Er moeten dus sponsors komen die mee willen financieren. De maglevboard will niet alleen de Duitse, maar ook het Japanse systeem aan bod laten komen. In het najaar van 2020 is er weer een Maglevconferencie. Dit keer in Chansgha, China. We willen daar ook weer een presentatie houden.

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.

## **Eén persoonsvoertuigen.**

Er zijn al een aantal instanties bezig om de fiets verder te promoten, waaronder de fietsersbond. De stichting wil echter niet alleen de fiets promoten, maar alle één persoonsvoertuigen die zich nu en in de toekomst aanbieden. Deze hebben ook een item 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 zullen we later dit gat oppakken.



## Nawoord

Het is vrij eenvoudig om een visie te schrijven over hoe de toekomst er uit zou kunnen zien. Echter, om een goede visie te schrijven moet je kijken naar alle mogelijkheden die er zouden kunnen zijn, alsook 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 dat 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 eilanddenken. Men staat niet open voor nieuwe ideeën en invalshoeken. Het maakt ook niet uit op welke laag je verandering wil. Iedereen is behoudend. Het is dan ook lastig om te overtuigen van die verandering die noodzakelijk is 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. Auto-obesitas is de normaalste zaak geworden en oplossingen zoeken we in auto's. 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.

Een ander probleem is dat provincie, regio's en steden allemaal een eilandje met een muur zijn qua beleidsplannen. Door deze barrières is er een enorme weerstand. De Overheid moet als regisseur over alle muren kunnen kijken, maar verzuimd dit te doen waardoor er geen samenhangend beleid gemaakt kan worden. Het is dus ieder voor zich.

De NS en Prorail zijn in een positie gebracht waarbij zij geen dienende taak hebben om provincies, regio's en steden te verbinden. Het blijven allemaal eilanden en eilandjes.

Maar dat betekent niet dat het onmogelijk is. De geschiedenis heeft immers aangetoond dat zelfs de beste plannen tijd nodig hadden 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 haalbaar en duurzaam is.

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 exclusief voor de stichting actief kunnen zijn, 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 hebben besloten om ons meer te richten op het IC- en lightrailnetwerk. Daarbij gaan we zelf aan de slag om mensen, bedrijven en overheidsinstellingen te bewegen. We staan immers op een punt dat we keuzes moeten maken voor een duurzame toekomst.

De stichting heeft vooral zaadjes gezaaid en is oriënterend geweest in de verschillende sectoren. Nu de stichting een project Almere-Utrecht-Breda heeft willen we verder gaan professionaliseren.

## **Jaarrekening periode 1 Januari 2019– 31 December 2019**

### **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 NL63RABO 0131.1490.32 en een spaarrekening met nummer NL19RABO 3313.4160.20. Deze rekeningen zijn bij 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 vertegenwoordigt 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 dat 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

NL63RABO 0131.1490.32 van Stichting Freedom of Mobility te Zaanstad. De stichting heeft geen leden en/of donateurs waaruit inkomsten komen. De donaties zijn op dit moment alleen door W.C. van Gessel.

### **Belasting**

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

### **Uitgaven**

De enige uitgave die de stichting deze periode heeft gedaan zijn de kosten voor de rekening.

### **Inkomsten**

Alleen de penningmeester heeft uit eigen middelen de rekening aangevuld.

**Betaalrekening Rabobank: NL63RABO 0131.1490.32**

Saldo 1 Januari 2019 is 811,03 Euro credit.

Saldo 31 December 2019 is 805,63 Euro credit.

Rente ontvangen is 0.00 Euro

Rente betaald is 0,00 Euro

**Spaarrekening Rabobank: NL19RABO 3313.4160.20**

Saldo 1 Januari 2019 is 0.00 Euro.

Saldo 31 December 2019 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