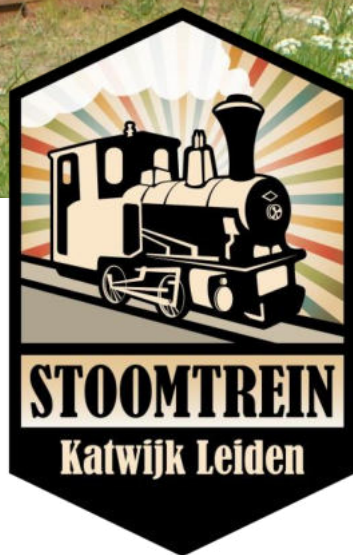




Beleidsplan 2025-2030

Stoomtrein Katwijk Leiden

Valkenburg ZH
november 2024

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Samenvatting	4
3	Resultaten vorige planperiode	5
4	Collectie	10
5	Binnenmuseum	14
6	Buitenmuseum	16
7	Spoorlijn	18
8	Museaal beleid	20
9	Organisatie	26
10	Tijdsplanning en financiële raming	30

Twee oudjes op stap. Op een stralende zaterdagochtend trekt onze honderdjarige stoomloc 5, Sandra, het ook al hoog bejaarde Bornia-rijtuig. Beide hebben de A-status in het Nationaal Register Mobiel Erfgoed , Valkenburg 7 mei 2022. Foto: Gerard de Graaf.

1 Inleiding

Wat in 1970 ooit bescheiden begon met toeristische treinritten door de Katwijkse duinen, is uitgegroeid tot een volwaardig museum met een representatieve collectie over een inmiddels in onbruik geraakte vorm van transport. De collectie smalspoormaterieel behoort niet alleen tot de grootste ter wereld, maar is representatief voor de inzet van het smalspoor in de meest brede zin des woords. En wat mooi is, het rijdt en werkt nog! In ons Buitenmuseum presenteren we dit materieel in een authentieke omgeving, waardoor onze bezoekers het verleden beleven in het heden.

Dat ze dat waarderen blijkt niet alleen uit de vele positieve reacties op social media, maar ook uit het jaarlijks stijgende aantal bezoekers. In 2023 bijna 35.000. Dit jaar naderen we de 40.000. We zijn daarmee een belangrijke toeristische attractie voor de badplaats Katwijk, de museumstad Leiden en de Randstad als geheel. Ons museum is door de Museumvereniging erkend als 'geregistreerd museum' en daardoor toegankelijk met de Museumkaart. De Belastingdienst heeft zowel aan de Nederlandse Smalspoorweg Stichting (NSS) als de Stichting Nationaal Smalspoor (SNS) de status van culturele ANBI toegekend.

Met het huidige bezoekersaantal is onze exploitatie kostendekkend en houden we zelfs een klein bedrag over. Die financiële reserves zetten wij in voor onderhoud en restauratie van onze collectie rollend materieel, de bouw van nieuwe stoomketels voor onze locomotieven en voor bouw en onderhoud van onze spoorlijn en gebouwen. Grootschalige projecten kunnen wij nimmer uit de normale exploitatie bekostigen. Gelukkig worden wij al jaren ondersteund door fondsen en overheden, zoals het Cultuur Fonds, het Mondriaan Fonds, Fonds 1818, het Appie Baantjer-Fonds, de Gravin van Bylandt Stichting, de gemeente Katwijk, de provincie Zuid-Holland, etc. Daarnaast sponsoren veel bedrijven ons met materialen en diensten.

Ook in de komende vijf jaar hopen wij weer op ieders steun te mogen rekenen. We hebben grootse plannen. We willen ons Binnenmuseum uitbreiden met een tweede museumhal. Ook willen we de uitbreiding van ons Buitenmuseum voltooien. De spoorlijn moet door de uitbreiding van de zandwinning in het Valkenburgse Meer worden omgelegd en verlengd. En om het stijgende aantal bezoekers te kunnen vervoeren, is er behoefte aan zwaardere stoomlocomotieven en extra rijtuigen.

De hier geschetste vooruitblik is niet in beton gegoten, maar afhankelijk van tal van factoren waarop wij in lang niet alle gevallen invloed kunnen uitoefenen. Halverwege deze planperiode zal een evaluatie plaatsvinden en worden onze voornemens in positieve of negatieve zin bijgesteld. Wijzigingen worden als een addendum aan dit plan toegevoegd.

Tot slot een woord van dank aan iedereen die in de afgelopen 55 jaar heeft bijgedragen aan het succes van onze organisatie. Dank aan overheden, fondsen en sponsors die ons de mogelijkheden en middelen hebben geboden om dit unieke project te verwezenlijken. Dank ook aan onze donateurs en iedereen die heeft bijgedragen aan het tot stand komen van zo'n brede en representatieve collectie. Dank aan onze bezoekers en *last but not least* dank aan al onze medewerkers die door hun belangeloze inzet alles soepel laten draaien en onze bezoekers een geweldige belevenis bieden.

Valkenburg, november 2024
Bestuur Nederlandse Smalspoorweg Stichting
Bestuur Stichting Nationaal Smalspoor

2 Samenvatting

In de periode 2025-2030 willen wij de onderstaande grote projecten realiseren:

- Wij willen het aantal rijvaardige stoomlocomotieven uitbreiden. Met een toenemend aantal bezoekers worden de treinen naar verwachting langer en daarmee ook zwaarder. Dat pleit voor de inzet van zwaardere locomotieven dan de huidige met een vermogen van 50 pk. Dergelijke locomotieven maken al deel uit van de collectie, maar zijn nog niet in voldoende aantal rijvaardig.
- We willen ons Binnenmuseum uitbreiden met een tweede hal. De uitbreiding is vooral bedoeld om mogelijkheden te creëren voor het houden van thematentoonstellingen en het gebruik bij evenementen.
- We willen de uitbreiding van ons Buitenmuseum voltooien, waar we in de voorgaande planperiode al mee zijn begonnen. Hier komt ruimte voor kinderen om te spelen en een terrein om onze bouwmachines werkend te kunnen tonen in combinatie met onze zandtreinen, zoals dat vroeger ging. Ook creëren we hier een mijngang voor ons ondergrondse materieel.
- Omdat er door de provincie Zuid-Holland aan de zuidzijde van het Valkenburgse Meer een nieuwe concessie is afgegeven om zand te winnen, zal onze lijn hier verplaatst moeten worden in de richting van Wassenaar. Verwachting is dat dit in de planperiode zijn beslag zal krijgen.
- Hoewel we er niet vanuit gaan dat het in deze planperiode wordt gerealiseerd, blijven wij onverminderd streven naar de aanleg van een zijtak van onze spoorlijn over het voormalige vliegveld Valkenburg naar Wassenaar of andere toeristische punten zoals de Pan van Persijn of een nieuw bezoekerscentrum voor het Nationaal Park Hollandse Duinen. De spoorlijn wordt zo een verbindende schakel tussen de verschillende toeristische punten in dit gebied. We zien het als een belangrijke mogelijkheid om ons product te versterken en in de toekomst nog meer publiek te trekken

Leeswijzer

Meer weten over onze plannen voor de komende periode, lees dan hoofdstuk 4 (Collectie), 5 (Binnenmuseum), 6 (Buitenmuseum) en 7 (Spoorlijn). Hoofdstuk 9 vat deze vier hoofdstukken samen in één financiële tabel. Benieuwd wat er in de vorige planperiode is gerealiseerd, lees dan hoofdstuk 3 (Resultaten vorige planperiode), waarin de belangrijkste mijlpalen zijn weergegeven. Hoofdstuk 8 en 9 ten slotte bevatten ons museumbeleid en geven een korte karakterschets van onze organisatie.

3 Resultaten vorige planperiode

In de planperiode die achter ons ligt (2020 – 2025) hebben wij veel hinder ondervonden van de coronapandemie die in 2020 en '21 op haar hoogtepunt was. Overheidsmaatregelen noopten ons ertoe onze werkplaats te sluiten en ook het museum was meer dicht dan open. Daardoor verliepen niet alleen de werkzaamheden traag, maar daalde ook het aantal bezoekers dramatisch, en daarmee onze inkomsten. Gevolg was bovendien dat wereldwijd de kosten van transport sterk stegen. In een later stadium, als gevolg van de Russische inval in Oekraïne, nog eens gevolgd door stijgende energieprijzen, waaronder ook die van steenkolen. Dankzij de coronafondsen van de overheid maar vooral ook door in te teren op onze reserves en door al toegezegde projectsubsidies, hebben we het overleefd en was er zelfs voortgang. Gelukkig trokken de bezoekerscijfers vanaf 2022 weer snel aan zijn ze inmiddels hoger dan ooit tevoren.

Gevolg van het bovenstaande is dat we lang niet alles hebben bereikt wat we ons hadden voorgenomen. Desondanks zijn we tevreden over de resultaten. Hieronder meer in detail een terugblik.

Collectie

Aanwinsten

De belangrijkste uitbreiding van onze collectie was in 2023 de komst van twee door de Nederlandse machinefabriek Du Croo & Brauns gebouwde stoomlocomotieven, die in hun actieve periode dienst hebben gedaan bij Indonesische suikerfabrieken. We zijn er ruim 21 jaar mee bezig geweest! Het waren niet de twee stoomlocs die we lang op het oog hadden, de Soemberhardjo 10 en de HVA 205. In plaats daarvan kwamen de Soemberhardjo 9 (Du Croo & Brauns 81/1925) en de Pesantren Baroe 214 (Du Croo & Brauns 159/1928). De hoge transportkosten konden we financieren door een bijdrage van het Cultuurfonds en door crowdfunding.



Stoomloc Soemberhardjo 9 landt op het spoor in Valkenburg. Foto: Gerard de Graaf.

Al eerder, in mei 2020 werd via een veilingssite een “authentieke stoomlocomotief” te koop aangeboden. Dat is een zeldzaamheid en onze nieuwsgierigheid was dan ook direct gewekt. Het bleek te gaan om stoomloc 51 (Orenstein & Koppel 12789/1936) van Aannemingsmaatschappij J.P. Broekhoven uit Nijmegen. We zijn er in geslaagd de locomotief te verwerven en daarmee zijn loc 51 en 50 (Orenstein & Koppel 12788/1936), die al sinds 1988 deel uitmaakt van onze collectie en afkomstig is van hetzelfde aannemersbedrijf, nu weer samen.

Ook de komst van een Orenstein & Koppel motorlocomotief (O&K 4692/1932) van het type M was een belangrijke aanvulling voor onze collectie. In Nederland is ze het laatst overgebleven exemplaar dat nog beschikt over haar oorspronkelijke benzinemotor.



Stoomtramloc ZE 607 onderweg tijdens de proefrit op zaterdag 9 maart 2024. Foto: Gerard de Graaf.

Restauraties

In 2018 zegde het Mondriaan Fonds ons voor de bedrijfsvaardige restauratie van stoomtramlocomotief ZE 607 (Henschel, 6848/1904) een subsidie toe van 80.000 euro. Dit hield onder andere in dat de locomotief een nieuwe stoomketel heeft gekregen die in maatvoering overeenkomt met het originele exemplaar. De restauratie ging in 2019 van start en kon eind 2023 worden afgerond. We bleken er 5274 manuren voor nodig te hebben. Veel meer dan de vooraf ingeschatte 1220 uur.

Ook de restauratie van onze stoomloc 6 (Orenstein & Koppel 11735/1928) is in 2024 afgerond. Dankzij een subsidie van de Stichting TBI Fundatie konden we een nieuwe ketel laten bouwen. Deze locomotief die tot 1969 haar diensten verrichtte op Steenfabriek IJsseloord bij Arnhem, was de laatst werkende smalspoorstoomlocomotief in Nederland.

In de afgelopen planperiode zijn een tiental motorlocomotieven gerestaureerd. We lichten er een paar uit:

Motorlocomotief 25 (O&K, 26541/1966) is niet de jongste motorlocomotief in onze collectie, maar uiterlijk wel de meest moderne. Hoewel al sinds 1985 in de collectie

strandde bedrijfsvaardig herstel enkele malen door technische complexiteit. Moeilijkheden die in 2023 definitief opgelost werden.

In 2024 kwamen na een grondige restauratie twee motorlocomotieven gereed van de Nederlandse fabriek Kromhout (9786 en 9787/1940). We namen beide locs in 1983 over van Aannemersbedrijf Strijland uit Uithoorn. Ze zijn teruggebracht in de uitvoering zoals ze diens deden bij Strijland, inclusief de belettering op de achterwand van de machinistenhuizen. Bij verwerving miste een van beide locomotieven haar motor. In 2018 konden we een vervangende, originele Kromhout-motor aanschaffen. Bijzonder is dat deze motor ook afkomstig is uit een Kromhout-motorlocomotief die dienst heeft gedaan bij de Westergasfabriek in Amsterdam.

De restauratie van motorlocomotief 42 (Deutz 25768/1939) is na een enkele jaren durend herstel vrijwel gereed en zal in 2025 worden afgerond. De locomotief is door ons omgespoord van 600 naar 700 mm. Deze locomotief die stamt uit de jaren '30 is in de jaren '60 door Spoorijzer Delft gemoderniseerd, waarbij onder andere een nieuwe motor is geplaatst. Besloten is de locomotief in deze uitvoering terug te brengen.

In de collectie wagens bevinden zich enkele goederenwagens en postbagagewagens van smalsporige Nederlandse trambedrijven.

In 2013 ontvingen we de bak van een goederenwagen, afkomstig van een van de Gelderse trambedrijven. Duidelijk was dat de wagen ooit een post-bagageafdeling had gehad. Onderzoek naar de identiteit leerde dat we hier te maken hebben met een van de oudste voertuigen uit onze collectie. De wagen werd in 1885 gebouwd door Beijnes in Haarlem. De restauratie werd in 2023 afgesloten.



Stoomloc 6 met de houtenbakkipwagens. Beide gerestaureerd in de afgelopen planperiode. Foto: Roel Koolen.

Vermeldenswaard is ook de restauratie van een zestal houten bakkipwagens die we in 2017 aan onze collectie hebben toegevoegd. Deze wagens, ooit eigendom van de Internationale Rhein Regulierung (IRR), zijn in de vorige eeuw ingezet bij het op diepte houden en kanaliseren van de bovenloop van de Rijn op de Oostenrijks-Zwitserse grens. Ook in Nederland werden dergelijke bakkipwagens ingezet op vrijwel alle grote werken en bij

steenfabrieken. Maar hier werden ze al snel vervangen door stalen kipwagens. Toen wij in 1970 begonnen met de opbouw van onze collectie was er in heel Nederland geen enkele meer te vinden. We zijn dan ook blij dat we deze wagens hebben kunnen verwerven. Ze zijn een onmisbare schakel in de ontwikkeling van de kipwagen. In de planperiode zijn de wagens omgespoord van 750 naar 700 mm. Eind 2021 is de restauratie voltooid.

Binnenmuseum

In januari 2021 zijn we gestart met de verbouwing van het Binnenmuseum. Belangrijkste reden daarvoor was dat wij een subsidie kregen van Fonds 1818. Bijkomende reden was dat we toch geen bezoekers konden ontvangen door de coronacrisis.

De oude expositie dateerde uit 1996 en voldeed niet meer aan de huidige eisen. In 2018 hebben we met ontwerpbureau Jora Vision uit Rijnsburg en Noorderlicht Architecten uit Delft een compleet nieuwe opzet ontwikkeld. De doelen zijn kort gezegd: meer beleving door sfeer en interactie, het toegankelijk presenteren van de collectie, respect voor authenticiteit en een verhoging van de educatieve waarde van de presentatie. Ambitie was om het hoge kwaliteitsniveau van het Buitenmuseum door te trekken naar binnen.

Het Binnenmuseum heeft een totale metamorfose ondergaan. Van een losse verzameling diorama's en materieel met summiere toelichting is het veranderd in een thematisch ingerichte expositie waar de geschiedenis van het smalspoor en de rol die het door de tijd heeft gespeeld met tekst en beeld wordt toegelicht.



Een blik in de werkplaats van Oving in het vernieuwde Binnenmuseum. Voor de deur een ZL114-motorloc van Jung. Langs de wand diverse oude gereedschappen als een draaibank en een boorkolom. Foto: Kor Elzenga.

De oude, sfeerloze voorhal heeft plaatsgemaakt voor een knus binnenterrein van het complex van Hermannus Oving jr., fabrikant en verhuurder van smalspoormaterieel vanaf 1875. Door de geopende deuren loop je de *werkplaats* binnen waar vroeger de kipwagens werden geassembleerd. Achter in de werkplaats leidt een trap (er is ook een lift) naar de *tussenverdieping*. Daar hebben de meeste diorama's die in de oude expositie beneden stonden een plaats gekregen. Langs de wanden illustreren foto's met toelichting de geschiedenis van het smalspoor. Enkele bijzondere wagens uit onze collectie en monitoren met bewegend beeld versterken hier de beleving.

In de hal heeft het tramstel van de Gelderse Tramwegen een centrale plaats gekregen langs het nieuw aangelegde *dorpsplein* met links daarvan de *koffiecorner* in de vorm van een oude marktkraam. Meteen daarachter de *kinderhoek*. We hebben er alles aan gedaan om deze kinderhoek tot een sterke troef van ons museum te maken. Dat is geslaagd want het zit er altijd vol met spelende kinderen. Ouders kijken toe vanaf het terras op het altijd drukke dorpsplein.

Doordat veel kleinere objecten naar de tussenverdieping zijn verhuisd, kwam er beneden ruimte vrij. Op de sporen 1 en 2 in de museumhal staan nu complete treinen die de ruime toepassing van het smalspoor in beeld brengen. En langs de wand daarachter wordt aan de hand van foto's een tijdlijn van de ontwikkeling en het gebruik van smalspoor geschetst.

Buitenmuseum

Met de opening van onze Tweede Motorlocomotievenloods op 29 juli 2021 is de bouw van het eerste deel van ons Buitenmuseum afgerond. In beide loodsen is nu voldoende ruimte om al onze gerestaureerde motorlocomotieven te stallen.

Nadat begin 2023 door de gemeente Katwijk het erfpachtrecht is verleend voor het tweede deel van het Buitenmuseum, konden we ook daadwerkelijk aan de slag. Als eerste is het terrein omheind en op hoogte gebracht.

Spoorlijn

Eén van de beeldbepalende projecten uit de afgelopen planperiode was het sluiten van onze spoorlijn rond het Valkenburgse Meer. Woensdag 11 augustus 2021 was een gedenkwaardig moment toen om 09.41 uur onze 16 meter lange spoorbrug op haar definitieve plek werd gehesen. Al ruim anderhalf jaar daarvoor waren we gestart met de voorbereidingen van dit enorme project. Het hele tracé van 8000 m² hebben we van begroeiing ontdaan, er zijn gaten in 1300 dwarsliggers en 2600 hellingplaten geboord en ruim 1000 ton steenslag moest worden aangevoerd en verwerkt. En daarna moest het eigenlijke leggen van de lijn nog plaatsvinden. Ook dat was een stevige klus. Medio 2022 was het werk gereed en op 1 juli van dat jaar hebben we de eerste officiële rit rondom het hele meer gereden. Vanaf de start van ons rijseizoen in 2023 rijden alle treinen de complete ronde.

4 Collectie

Onze collectie vormt een afspiegeling van de terreinen waarop het smalspoor ooit actief was. Zo hebben we de complete stoomtram die in 1957 voor het laatst reed tussen Doesburg en Doetinchem, twee railauto's die gebouwd zijn door de Amsterdamse fabriek Simplex en een respectabel aantal stoomlocs, motorlocomotieven en wagens met een industrieel verleden.

Op het buitenterrein staan enkele machines die vroeger veel in combinatie met smalspoor werden gebruikt, zoals een dragline, een stoomheistelling en een excavateur, waarmee de kipwagens werden beladen. Behalve de **kerncollectie** van locomotieven en wagens bevat onze collectie ook modellen, foto's, films, boeken en andere voorwerpen.

Er is een collectieplan waarin de collectie op hoofdlijnen is beschreven en ons beleid aangaande verzamelen, beheren en behouden is verwoord. Dat plan bevat ook een overzicht van de objecten die wij in de toekomst nog hopen te verwerven en van objecten die voor afstoting in aanmerking komen. Tevens beschikken wij over een collectieregistratiesysteem waarin de volledige collectie is opgenomen, per object de huidige toestand is vastgelegd en waar nodig is aangegeven in welke toestand het materieel in de toekomst moet worden gebracht. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in restauratie naar afleverttoestand, restauratie of conservering in gebruikstoestand of uitsluitend conservering of expositiegereed maken. Objecten die nog in de toestand verkeren waarin zij het laatst in normaal bedrijf dienst hebben gedaan, worden bij voorkeur in deze staat behouden om een zo getrouw mogelijk beeld te bieden.

Hieronder wordt aangegeven welke werkzaamheden wij in de planperiode willen realiseren.

Stoomlocomotieven

Van de 22 stoomlocomotieven zijn er negen uiterlijk gerestaureerd. Zes daarvan staan onder stoomkeur en kunnen worden ingezet voor de treindienst. Op dit moment ruim voldoende om continuïteit te kunnen garanderen. Echter uitbreiding van de exploitatie op termijn, maakt de inzet van meer locomotieven noodzakelijk. De komende jaren zal de restauratie van stoomlocomotieven dan ook doorgaan. Prioriteit ligt daarbij bij locomotieven die inzetbaar zijn voor de treindienst. In volgorde van aanpak gaat het om de onderstaande machines.

Stoomlocomotief 7 (Orenstein & Koppel, 8293/1916)

De rijvaardige restauratie van deze locomotief die al in 2008 is gestart, duurt veel langer dan gedacht. Reden is dat er in het verleden niet heel zachtzinnig met deze locomotief is omgesprongen. Als gevolg van aanrijdingen en ontsporingen moesten aan frame, cilinders en drijfwerk omvangrijke reparaties worden uitgevoerd. Inmiddels zijn machinistenhuis en ketelbeplating geheel nieuw vervaardigd naar oud voorbeeld. Ook het frame is deels vernieuwd en gericht. In de afgelopen planperiode is het drijfwerk volledig gereviseerd. Onder goedkeuring van Lloyds is ook de stoomketel hersteld. Onze planning is om deze restauratie in 2025 af te ronden. Deze restauratie bekostigen we uit eigen middelen en ze liep, in tegenstelling tot de gesubsidieerde restauraties van de stoomlocs 6 en 607, dan ook een behoorlijke vertraging op door een gebrek aan budget als gevolg van o.a. de coronacrisis.



Stoomloc 16, hier nog in dienst bij het Franse bedrijf Lambert.

Onze inschatting is dat de huidige ketel nog zo'n 10-20 bedrijfsjaren meekan. Daarna moet de loc voorzien worden van een nieuwe ketel die naar verwachting rond de 80.000 euro gaat kosten. Voor nieuwe stoomketels leggen wij jaarlijks 15.000 euro opzij.

Stoomlocomotief 16 (ČKD, 1904/1940)

Onze locomotief 16 is afkomstig uit een serie van 200 exemplaren die is gebouwd door het Tsjechische concern ČKD (Českomoravská–Kolben–Daněk) uit Praag. Uiteindelijk belandde de loc in Frankrijk, waar wij haar in 1982 vonden en hebben aangekocht. De locomotief is compleet en in relatief goede staat. Onderzoek moet uitwijzen of ketel en vuurkist nog zijn te gebruiken. Indien dit het geval blijkt te zijn, kan deze locomotief voor relatief geringe kosten – onze inschatting is 20.000 euro – uit eigen middelen worden hersteld en zal dit binnen de planperiode plaatsvinden.

Motorlocomotieven

Van de 80 motorlocomotieven zijn er momenteel 58 gerestaureerd voor expositie dan wel voor inzet in de trein- of rangeerdienst of als werkmaterieel. Het streven is om in deze planperiode per jaar een tot twee locomotieven rijvaardig of expositiegereed te maken. Deze restauraties bekostigen wij uit eigen middelen en kosten gemiddeld 3000 euro per locomotief.

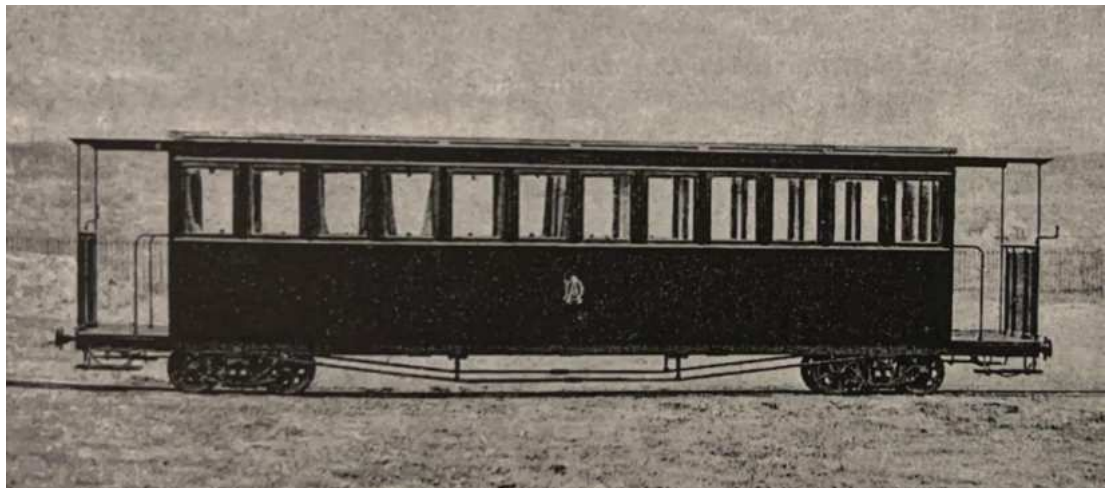
Persluchtlocomotieven

Een van de attracties in het nog te realiseren Buitenmuseum deel II wordt een mijngang, een kolenmijn simulerend, waarin ons mijnmaterieel wordt ondergebracht, waaronder ook onze beide persluchtlocomotieven. In de planperiode wordt ten minste één loc expositiegereed gemaakt. Loc 9 (Schwartzkopff, 1928) heeft ondergronds bij de Oranje Nassamijnen in Heerlen gereden, loc 28 (Jung, 1958) heeft in haar werkzame leven gewerkt bij de Ruhrkohle in Gelsenkirchen (D). De kosten worden begroot op 3000 euro per locomotief.

Wagens

Het zwaartepunt van onze collectie ligt op het industriële smalspoor. De laatste jaren is al het nodige bereikt in de restauratie van dit materieel. Wij willen van de belangrijkste wagentypes complete gereviseerde sets ter beschikking te hebben om deze in demonstratietreinen te kunnen inzetten. In deze planperiode pakken we onze 30 grotere stalen kipwagens aan die een inhoud hebben van 1 m³. Onze wagens dateren uit de eerste helft van de vorige eeuw en zijn hard toe aan een grote onderhoudsbeurt. Daarbij worden ze voorzien van nieuwe geklonken kيبakken. De onderstellen zijn nog in redelijke staat en worden gereviseerd. De kosten worden begroot op 10.000 euro.

In de collectie wagens bevinden zich een vijftal goederenwagens en postbagagewagens van smalsporige Nederlandse trambedrijven, waarvan er inmiddels twee volledig zijn gerestaureerd. De eerstvolgende restauratie is die van goederenwagen ZE CH 9 (Werkspoor, 1905) van de Tramweg-Maatschappij Zutphen-Emmerik (ZE). Van deze goederenwagen, die al 45 jaar deel uitmaakt van onze collectie, is alleen de wagenbak nog aanwezig. Het onderstel maken we nieuw. De totale restauratiekosten zijn begroot op 27.000 euro, waarvan 50% wordt gedekt door een bijdrage van het Mondriaanfonds. Aan het verkrijgen van aanvullende subsidie wordt gewerkt.



Afbeelding uit een catalogus van Decauville van het rijtuig dat wij voor ogen hebben.

Personenrijtuigen voor reizigersdienst

Met onze huidige vier gesloten rijtuigen kunnen we per treinrit ruim 100 bezoekers vervoeren. Bij droog en zonnig weer stijgt dit aantal tot 140 door de extra inzet van twee open rijtuigen. In een normale dienstregeling met zes treinritten per dag betekent dat een reizigerscapaciteit van 600 passagiers (840). Nu de bezoekersaantallen jaar op jaar stijgen, zijn er dagen waarop deze capaciteit niet toereikend is. Vooralsnog kan deze toename nog worden opgevangen door een intensivering van de dienstregeling. Maar op termijn is extra rijtuigcapaciteit noodzakelijk.

In 2024 hebben we een programma van eisen opgesteld waaraan deze nieuw te bouwen gesloten rijtuigen moeten voldoen. We vinden het belangrijk dat de rijtuigen qua sfeer en beleving passen bij de rest van ons museum. Ze moeten dus een historische uitstraling hebben. Maatgevend voor het ontwerp zijn ook de capaciteit per rijtuig, het comfort en het rijtuiggewicht per vervoerde bezoeker. Dit laatste om gebruikmakend van onze 50 pk-locomotieven de treincapaciteit te verhogen zonder de trein te zwaar te maken. Ook moeten de rijtuigen in eigen werkplaats te bouwen zijn.

Uitgebreid onderzoek heeft aangetoond dat rijtuigen zoals die reden op Decauville-banen voor ons doel het meest geschikt zijn. In de planperiode starten wij met de bouw van één gesloten rijtuig, ter uitbreiding van de huidige vloot. De kosten worden begroot op 40.000 euro per rijtuig.

Overige werktuigen

Naast een omvangrijke collectie rollend materieel bezitten wij ook enkele grote objecten die een nauwe relatie hebben met het smalspoor, zoals een excavateur en een dragline. In verband met de geplande uitbreiding van het Buitenmuseum deel II zullen onze excavateur en dragline in de planperiode in werkende staat worden hersteld. De financiering van deze restauratie is voorzien uit eigen middelen en schatten wij in op 10.000 euro per machine. De stoomheistelling wordt uiterlijk opgeknapt en gecompleteerd voor een bedrag van 5000 euro.

Digitaal toegankelijk archief

In de planperiode worden alle foto's betrekking hebbende op het gebruik van smalspoor door de Nederlandse aannemerij gedigitaliseerd en de bestaande beschrijvingen waar nodig aangevuld en verbeterd. De foto's worden aansluitend overgebracht op zuurvrij papier en ondergebracht in ordners die de PAT-test (Photographic Activity Test) hebben doorstaan.

De foto's zijn thans niet in een toegankelijke online database te zien. Dit is een doel voor de komende vijf jaar. De realisatie ervan is onder handbereik doordat onze koepelorganisatie Historisch Railvervoer Nederland overgaat op het pakket Atlantis van het Nederlandse bedrijf DEVENTit. Het pakket wordt zonder kosten beschikbaar gesteld aan de leden. De beschrijving van de foto's vergt de meeste inspanning. In lang niet alle gevallen is bekend waar de foto is gemaakt en wat er precies op staat.

Kostenraming collectie

	periode	raming in euro
Afronding rijvaardige restauratie stoomloc 7	2025	10.000
Ketelonderzoek stoomloc 16	2025	eigen beheer
Rijvaardige restauratie stoomloc 16 (bij positief onderzoek)	planperiode	20.000
Rijvaardige restauratie motorlocomotieven (1-2/jaar)	planperiode	gem. 3.000/loc
Optische restauratie persluchtlocomotief	2026	3000
Rijvaardige restauratie goederenwagen ZE CH 9	planperiode	27.000
Rijvaardige restauratie kuubse-kipwagens	planperiode	10.000
Bouw gesloten Decauville personenrijtuig	2026-2027	40.000
Bedrijfsvaardige restauratie excavateur en dragline	2027-2028	10.000/object
Optische restauratie stoomheistelling	2029	5.000

5 Binnenmuseum

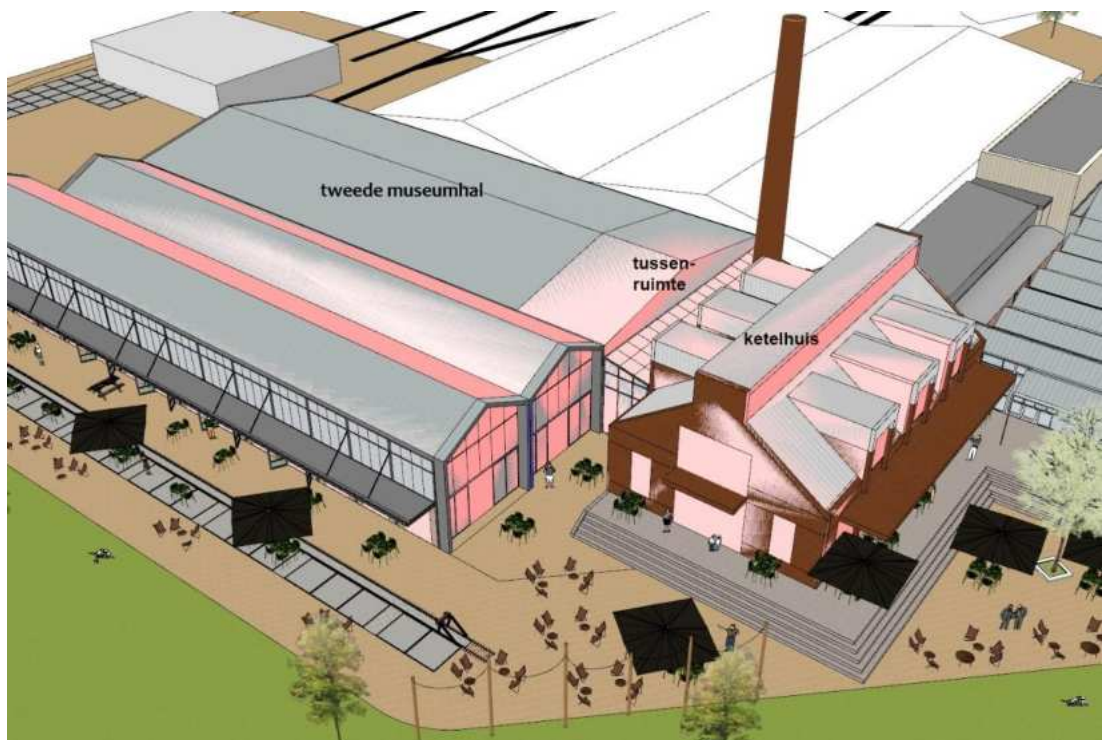
Verbetering expositie Binnenmuseum

Met de herinrichting van ons Binnenmuseum in 2021 [zie hoofdstuk 3] is onze expositie een stuk aantrekkelijker geworden. Voor de jongste kinderen is een ruime *kinderhoek* gerealiseerd waar naar hartenlust gespeeld kan worden met houten en elektrische treinen. De opzet met geschakelde tafels is zo gekozen dat de kinderen van nature gaan samenwerken om een zo lang mogelijke spoorlijn te kunnen bouwen. De tussenverdieping, die de ruime inzet van het smalspoor in beeld brengt, is door de heldere verhaallijn en de interactieve elementen veel toegankelijker geworden. En ook de speurtocht met QR-codes in het Buitenmuseum laat kinderen kennismaken met de ruime toepassingen van het smalspoor.

Maar het kan natuurlijk nog beter en dan met name voor de jeugd van 10 jaar en ouder. Waar gaat hun belangstelling naar uit? Samen met leerlingen van het Technasium van het Northgo College uit Noordwijk hebben we daar onderzoek naar gedaan onder leerlingen van de bovenbouw van enkele Katwijkse basisscholen. De conclusie was dat ze graag nog meer interactieve toepassingen zouden willen zien. In de planperiode willen we de volgende toepassingen realiseren:

- De cabine van onze stoomloc 20 wordt *tot leven gebracht* met geluidseffecten en projecties wanneer de hendels bediend worden.
- In de opengewerkte stoomketel die achterin het museum in de Educatiehoek staat, laten we met gekleurd licht zien hoe met water en vuur stoom gemaakt wordt. Kinderen kunnen deze module zelf bedienen en zo leren hoe een stoommachine werkt.
- Hier komen ook games over de toepassingen van industrieel smalspoor.
- Ook de *Inglennook sidings*, de bekendste rangeerpuzzel ter wereld ontbreekt hier niet.

Voor de ontwikkeling van de interactieve games hebben we inmiddels een aantal externe partijen benaderd. Een en ander wordt gefinancierd uit een budget van 17.450 euro beschikbaar gesteld door de Gemeente Katwijk.



Schetsontwerp uitbreiding Binnenmuseum met een tweede hal (bron: KVDK-architecten).

Tweede hal Binnenmuseum

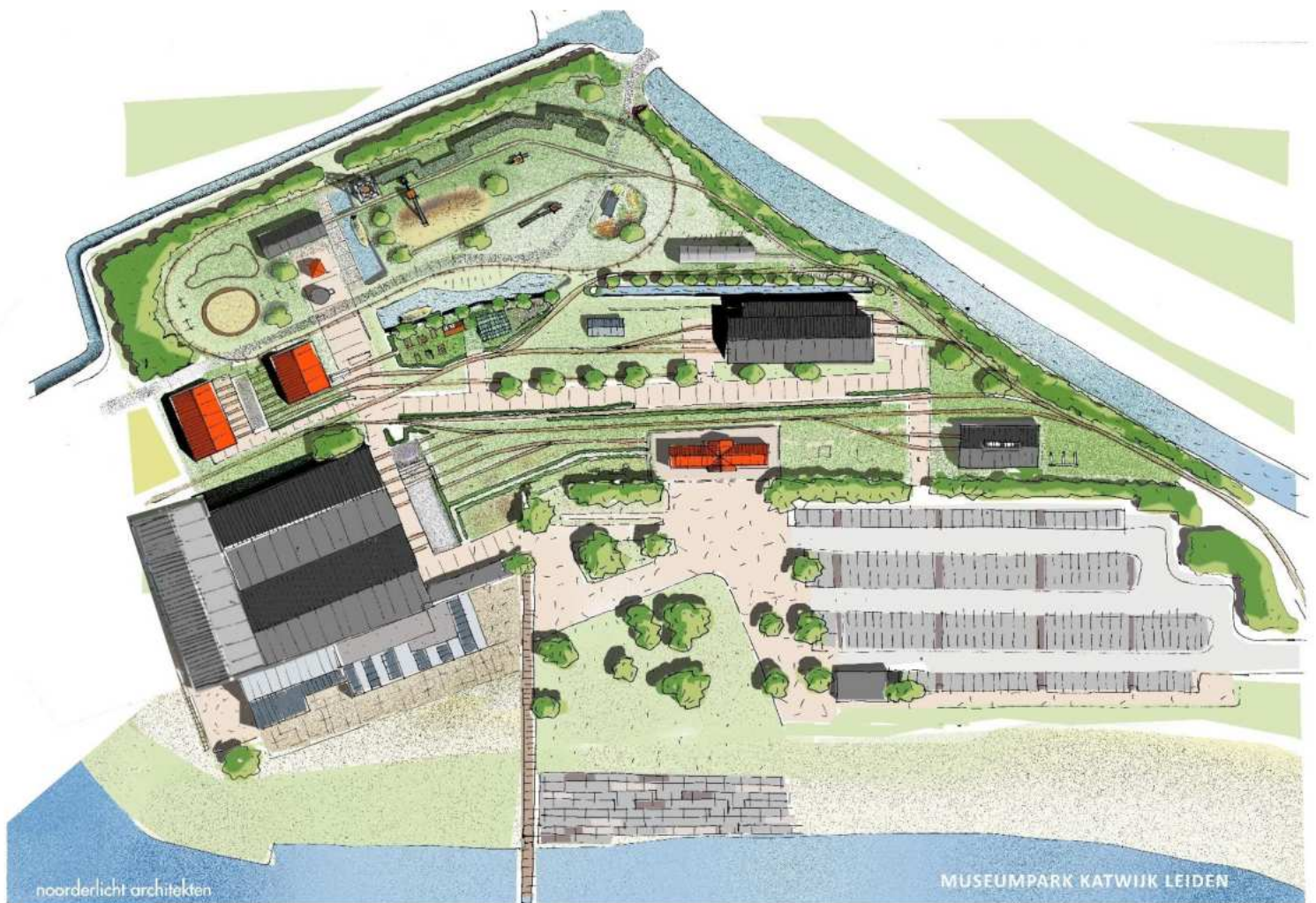
Zoals al aangekondigd in het Beleidsplan 2020-2025 hebben wij de wens om ons Binnenmuseum uit te bereiden met een extra hal. Die uitbreiding, met een oppervlakte van 680 m², is vooral bedoeld om mogelijkheden te creëren voor het houden van thematentoonstellingen en voor gebruik bij evenementen. In de nieuw te bouwen museumhal willen wij ook een nieuwe archiefruimte realiseren met klimatologisch optimale omstandigheden. Nu onze buren (Brasserie Buitenhuis) ook streven naar uitbreiding van hun capaciteit is het efficiënt om samen op te trekken in de (voorbereiding van) bouw. Om de financiering van dit project rond te krijgen wordt een onderzoek gedaan naar diverse mogelijkheden.

Kostenraming Binnenmuseum

	periode	raming in euro
Interactiviteit expositie Binnenmuseum	planperiode	17.450
Vorbereidingskosten Tweede hal	2025-2026	12.000
Fundering Tweede hal	2025	25.000
Bouw Tweede hal	planperiode	180.000
Inrichting Tweede hal (eigen medewerkers)	planperiode	25.000

6 Buitenmuseum

Onze ambitie is om mensen het verleden te kunnen laten beleven in het heden. Daarvoor is een treinrit met stoom essentieel, maar niet voldoende. Net zo belangrijk is een authentieke entourage in de vorm van onlosmakelijk met het spoor verbonden gebouwen als een station en loods en voor locomotieven en rijtuigen. Die sfeer van vroeger is inmiddels gerealiseerd in het eerste deel van ons Buitenmuseum. Als we onze bezoekers mogen geloven, is onze opzet geslaagd. Men is niet alleen zeer te spreken over de inrichting, het heeft ook geleid tot een flinke toename van ons bezoekersaantal en een substantieel langere verblijfs-tijd.



Inrichtingsplan Buitenmuseum

Buitenmuseum deel I

Wat nog ontbreekt in ons Buitenmuseum deel I is een authentiek kolenpark, waar stoomlocomotieven van kolen en water worden voorzien. Er staat tussen station en stoomloccloods al wel een watertoren maar die is nog niet aangesloten. Ook de opslag van kolen en hout is nu rommelig en te klein. In samenspraak met onze huisarchitecten van Noorderlicht willen we een kolenpark ontwikkelen dat in sfeer en beleving aansluit bij de rest van ons Buitenmuseum. Omdat stokers en machinisten hier vaak bezig zijn met hun stoomlocomotief is dit ook een ideale plek om meer uitleg te geven over de werking van de stoomlocomotief in de vorm van een interactieve presentatie. De kosten van realisatie ramen wij op 40.000 euro.

Buitenmuseum deel II

In het voorjaar van 2023 werden de handtekeningen gezet onder een contract met de gemeente Katwijk over het gebruik van het terrein van 0,7 hectare waarop de uitbreiding van het Buitenmuseum komt. Al in 2019 hadden we voor dit deel een inrichtingsplan ontwikkeld. In september 2023 zijn we begonnen met het bouwrijp maken van het terrein. Net als in Buitenmuseum Deel I wordt hier weer een deel van onze grote collectie getoond in een authentieke omgeving. Dit *'Doe en ontdekpark'* is sterk gericht op kinderen. Deel II krijgt de volgende onderdelen:

- Een 300 meter lange spoorbaan waarover kinderen zich met traptreintjes kunnen voortbewegen.
- Een speeltuin rond het thema smalspoor.
- Een terras waar op drukke dagen iets te eten of te drinken kan worden gekocht.
- Een 50 meter lange mijngang waarin onze grote collectie ondergronds smalspoormaterieel in een authentieke omgeving wordt gepresenteerd.
- Een demonstratieterrein voor de grote grondverzetmachines die vroeger gebruikt werden om kipwagentreinen met grond te vullen.
- De oude schietschijvenloods van het Infanterieschietkamp Harskamp waarin smalspoormaterieel van het Nederlandse leger is te zien.
- Een overkapping waaronder de lange kipwagentreinen droog kunnen staan en makkelijk kunnen worden ingezet voor demonstraties op onze spoorlijn.

Net als altijd wordt bijna al het werk uitgevoerd door onze meer dan 160 vrijwilligers. Talloze materialen zijn de afgelopen jaren verzameld die straks hun plaats vinden in deze uitbreiding. Ondanks het vele werk dat door onze vrijwilligers wordt gedaan, vraagt deze uitbreiding een behoorlijke investering. Wij schatten de kosten van realisatie op 180.000 euro.

Kostenraming Buitenmuseum

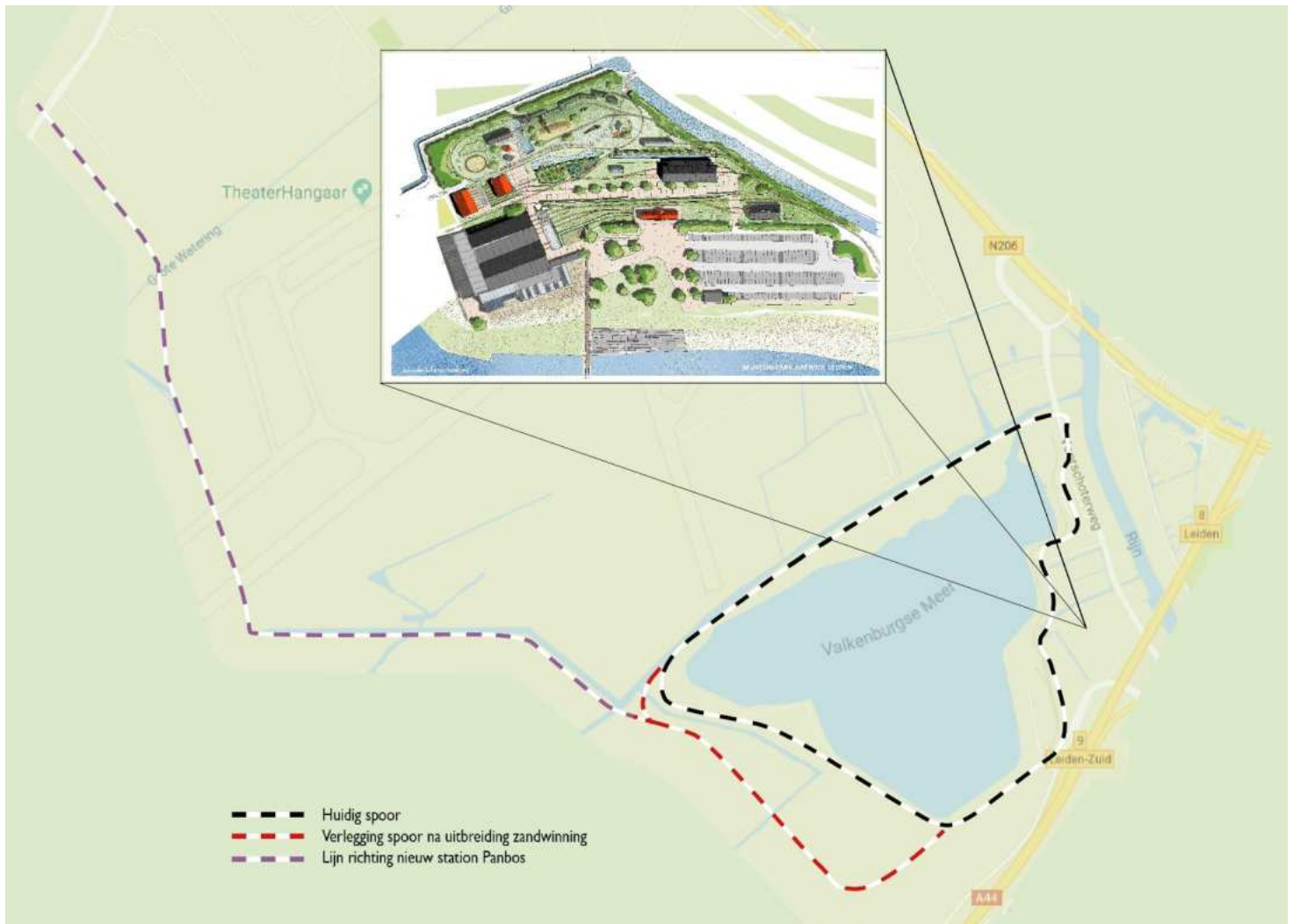
	periode	raming in euro
Bouw Kolenpark	2025-2026	40.000
Bouw en inrichting Doe- en ontdekpark	planperiode	180.000

7 Spoorlijn

In deze planperiode is een aantal werkzaamheden voorzien, die hieronder worden toegelicht.

Onderhoud en verbetering bestaande lijn

Onze spoorlijn langs het Valkenburgse Meer bestaat uit zwaar spoor (24 kg/m) dat in de afgelopen jaren al deels is voorzien van een gedraineerd ballastbed. Dat is goed voor de stabiliteit van het spoor en verlengt ook de levensduur van de houten dwarsliggers.



Omlegging zuidelijk deel van de lijn

Zo'n 25 jaar geleden verleende de provincie aan de zandwinner die actief is in het Valkenburgse meer toestemming om, zodra er geen zand meer gewonnen kon worden in het bestaande meer, het meer in zuidelijke richting uit te breiden. Uit overleg met de zandwinner is gebleken dat die uitbreiding in de planperiode gaat plaatsvinden. Hierdoor moet onze spoorlijn aan de zuidkant van het meer worden omgelegd. Overleg met de provincie, de eigenaar van de grond waarop wij een gebruiksrecht hebben voor onze spoorlijn, is gaande over de praktische en financiële gevolgen van deze voor ons ingrijpende operatie.

Zijtak over het voormalige Marinevliegkamp

In 2005 hebben wij een voorstel ingediend om onze spoorlijn een zijtak te geven over het terrein van het voormalig Marinevliegkamp. Er zou dan een eindpunt kunnen komen bij het Panbos of bij een nog te bouwen bezoekerscentrum voor het Nationaal Park Hollandse Duinen. Inmiddels hebben ook andere partijen die actief zijn op of langs het terrein belangstelling getoond om aangesloten te worden op deze lijn. Het betreft een *Perzische tuin en stoeterij* aan de Oostdorperweg en de *Stichting Historie Vliegveld Valkenburg*. De spoorlijn wordt zo de verbindende schakel tussen de diverse initiatieven. Omdat het meenemen van fietsen met de trein mogelijk wordt, ontstaan zo leuke combinaties. Hoewel we er niet vanuit gaan dat het in deze planperiode wordt gerealiseerd, blijven wij onverminderd streven naar de aanleg van deze zijtak.

Kostenraming spoorlijn

	periode	raming in euro
Onderhoud en versterking bestaande spoorlijn	planperiode	75.000
Omlegging zuidelijk deel van de lijn	planperiode	zandwinner

8 Museaal beleid

In 2025 bestaan wij 55 jaar. Terugkijkend kunnen we constateren dat het ons op alle fronten goed is gegaan. We hebben een representatieve collectie opgebouwd, die wereldwijd erkenning krijgt. Zowel de NSS als de SNS zijn erkend als culturele ANBI. Het museum heeft de status van geregistreerd museum. Ook vertoont het aantal medewerkers nog steeds een stijgende lijn.

Dat geldt eveneens voor het aantal museumbezoekers. Bezoekers komen niet meer alleen uit de directe omgeving, maar uit een veel grotere regio waarin zich ook steden bevinden als Haarlem, Amsterdam, Utrecht en Rotterdam. Meer bezoekers betekenen meer inkomsten en meer mogelijkheden om grote projecten als de restauratie van materieel of de verlenging van onze spoorlijn aan te pakken.

Kortom, we zijn een gezonde en bloeiende organisatie, die de toekomst met vertrouwen tegemoet ziet.

Korte historische schets

In de eerste helft van de vorige eeuw speelde smalspoor een belangrijke rol in het vervoer van mens en product. Door heel Nederland lagen tramlijntjes die het platteland ontsloten en in tal van bedrijven zorgde het smalspoor voor het vervoer van grondstoffen en eindproducten. Een goed voorbeeld daarvan was de aannemerij. Bij wegen, dijken en kanalen in aanleg werd het beeld bepaald door stoomlocomotieven die met lange rijen kipwagens zand aan- of juist afvoerden. Grote aannemers hadden veelal eigen locomotieven, kipwagens en spoor. Er bestonden zelfs speciale bedrijven die locomotieven en rollend materieel verhuurden. Ook in andere bedrijfstakken speelde het smalspoor een grote rol. Bij papier- en machinefabrieken, bij waterleidingbedrijven, bij veenderijen en tuinderijen en onder- en bovengronds bij de Limburgse mijnen; zonder uitzondering zorgden de kleine locomotieven met hun trein van vaak speciaal ontworpen wagens voor prestaties van formaat. Feitelijk was het smalspoor de allereerste vorm van zwaar transport.

Maar dat is lang geleden. De meeste stoomtrammetjes legden het al snel af tegen de autobus. Het industriële smalspoor hield het langer vol. Op veel steenfabrieken werden de stoomlocs nog vervangen door diesellocomotieven. Maar inmiddels is ook daar de inzet van smalspoor voltooid verleden tijd.

Wanneer iets, dat in het verleden zo gewoon was, dreigt te verdwijnen, zijn er altijd wel *liefhebbers* die met vereende krachten proberen de laatste exemplaren te redden. Zo ook op smalspoorgebied. In 1970 werd de *Nederlandse Smalspoorweg Stichting* (NSS) opgericht. Net op tijd om de laatste stoomlocomotieven in veiligheid te kunnen brengen; ruim op tijd om nog een respectabele collectie op te bouwen van wat hier ooit aan diesellocomotieven en rollend materieel heeft dienstgedaan.

Vanaf het begin hebben we dit materieel *in werkende conditie* aan het publiek willen tonen. Immers, één locomotief onder stoom spreekt meer aan dan tien stilstaande. Gelukkig was dat mogelijk. In de duinen bij Katwijk lag het smalspoornet van de Leidsche Duinwater Maatschappij (LDM). Op dat net verzorgden we in de zomermaanden betaalde treinritten voor het publiek.

Met zo'n 350 voertuigen groeide de verzameling in de loop der jaren uit tot een van de grootste collecties ter wereld. Omdat bovendien de collectie foto's, boeken en oude gereedschappen zich steeds verder uitbreidde, werd het idee geboren een *smalspoormuseum* in te richten. In dat museum zou het oude smalspoorbedrijf in al zijn facetten weer tot leven moeten komen. Die mogelijkheid kregen we op een terrein aan het Valkenburgse

Meer. In augustus 1992 reden we voor het laatst door de duinen, waarna de grote verhuizing naar Valkenburg plaatsvond. Dat is inmiddels alweer 32 jaar geleden. In die tijd is er veel veranderd. Zo hebben we een spoorbaan van bijna vier kilometer aangelegd, een binnen- en buitenmuseum ontwikkeld, een goed geoutilleerde werkplaats gebouwd en bevindt een steeds groter deel van onze collectie zich in gerestaureerde staat.

Doelstelling

Stoomtrein Katwijk Leiden heeft bovenal een museumfunctie. Dat wil zeggen dat beheer en behoud van de collectie de belangrijkste doelstelling is. Daaruit volgt de even belangrijke publieksfunctie, die zich uit in het exploiteren van een statisch museum in combinatie met een spoorlijn waarop een deel van de collectie in rijdende staat wordt getoond. Afgeleid van deze twee doelstellingen is het bieden van een vrijetijdsbesteding aan mensen van diverse leeftijden en het in stand houden van oude ambachten als stoommachinist, locomotievenmid, etc.

Wij streven naar kwaliteit. Stoomtrein Katwijk Leiden is de grootste en oudste organisatie in Nederland die zich specifiek heeft toegelegd op het behoud van dit smalspoormaterieel. De collectie behoort niet alleen tot de grootste ter wereld, maar vormt ook een goede afspiegeling van de terreinen waarop het smalspoor ooit actief was. In de loop der jaren hebben wij ons ontwikkeld tot een volwaardig museum dat erkenning heeft gekregen als ‘geregistreerd museum’. De bovenstaande doelstellingen komen dan ook terug in ons mission statement:

Stoomtrein Katwijk Leiden is een volwaardig museum dat een deel van het Nederlands nationaal erfgoed beheert en exposeert. Zij doet dit nadrukkelijk door een museum te combineren met een smalspoorlijn in bedrijf. Zij wil een toonaangevende organisatie zijn die voortdurend streeft naar verbetering. Zij wil haar bijdrage leveren aan de recreatiefunctie in de Randstad. Zij wil haar organisatie, haar museale collectie en het totale product op een zodanig peil brengen en houden dat dit aansluit bij de hoge eisen die in Nederland aan een ‘geregistreerd museum’ worden gesteld.

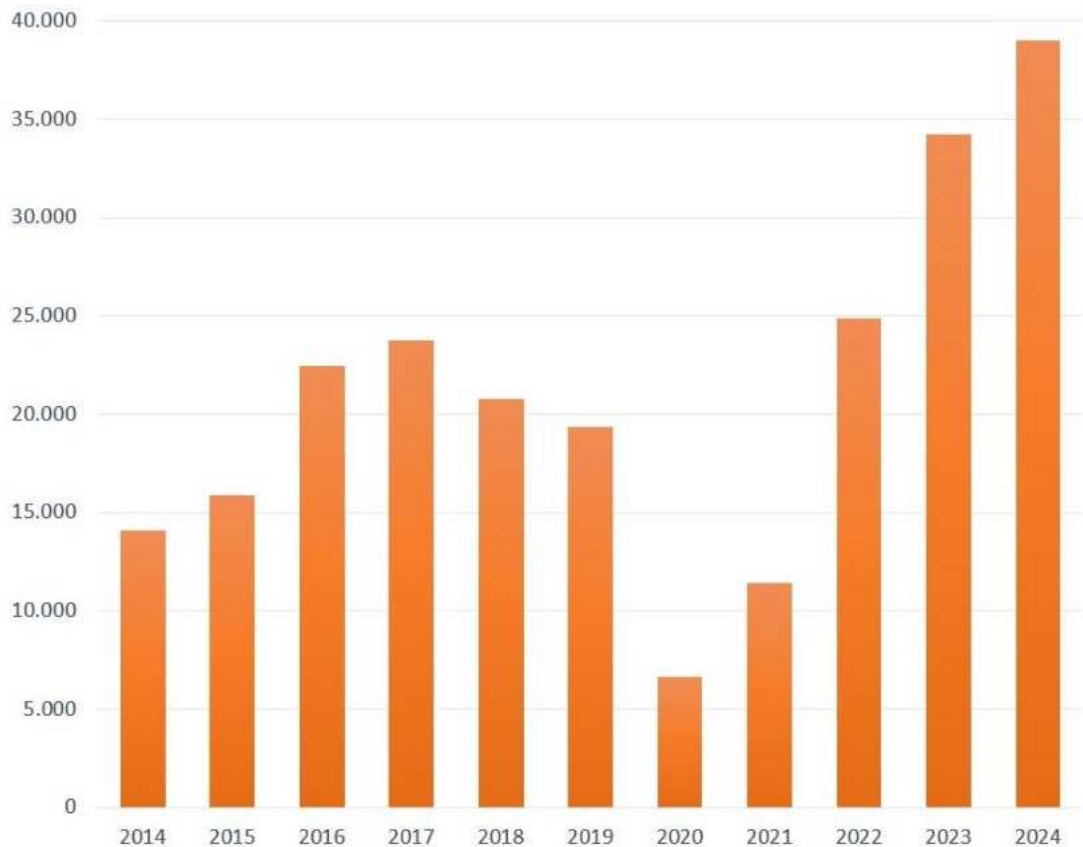
Onze gehele collectie is grotendeels geregistreerd in het *Nationaal Register Mobiel Erfgoed* dat met medewerking van het *Ministerie van OCW* onder auspiciën van de *Stichting Mobiele Collectie Nederland* is opgesteld. De collectie vormt daarmee een onderdeel van de *Collectie Nederland*.

Wij onderschrijven ICOM-definitie van een museum: “Een museum is een permanente instelling ten dienste van de gemeenschap en haar ontwikkeling, toegankelijk voor het publiek, niet gericht op het maken van winst. die de materiële getuigenissen van de mens en zijn omgeving verwerft, behoudt, wetenschappelijk onderzoekt, presenteert en hierover informeert voor doeleinden van studie, educatie en genoegen.”

Marketing en exploitatie

Onze marketing richt zich vooral op onze primaire doelgroepen: ouders met hun kinderen en grootouders met hun kleinkinderen en dat vooral binnen een cirkel van een half uur reistijd naar Valkenburg (ongeveer de hele Randstad). Op de tweede plaats komen de zomerse toeristen en op de derde plaats de spoorliefhebbers.

We zetten een heel scala aan communicatiemiddelen in om die doelgroepen te bereiken. Primaire publieksinformatie verstrekken we via onze eigen website, Facebook- en Instagrampagina's. Voor de nabije omgeving blijft ook free-publicity via kranten en radio/tv belangrijk. Met name voor de toeristen hebben we onze jaarlijkse folder die ook een korte



Bezoekersaantallen Stoomtrein Katwijk Leiden.

tekst bevat in het Engels, Duits en Frans. Voor de echte spoorliefhebbers is er ons kwartaalblad Smalspoor waarin het wel en wee van de organisatie wordt beschreven en historische artikelen over de inzet van smalspoor in Nederland.

Het heeft zijn effect gehad. Het aantal bezoekers dat voor 2015 jaarlijks schommelde rond de 12.000, vertoont sinds dat moment een nog steeds stijgende lijn – met uitzondering van twee magere coronajaren in 2020 en 2021. Vorig jaar bedroeg het bezoekersaantal [inclusief arrangementen en extra ritten] 34.242. Dit jaar naderen we de 40.000. Die stijging is mede te danken aan de Museumkaart die sinds juli 2022 bij ons geldig is.

Uit achtergelaten reviews op Facebook, Google en Twitter blijkt ook dat men geen spijt van zijn bezoek. *“Wat hebben we gisteren een heerlijke dag gehad. De medewerkers hebben echt liefde voor hun ‘werk’. Onze zoon en dochter hebben genoten (en wij met hen) van de verhalen en natuurlijk van het ritje in de stoomtrein. Alle vragen van onze zoon van 6 werden vol aandacht beantwoord. De kaartjes zijn vandaag mee naar school om de verhalen te vertellen. Wij hopen dat jullie nog heel lang dit kleinschalige leuke museum draaiende kunnen houden!”*

Momenteel groeit het aantal bezoekers met zo’n 5000 per jaar. Wij kunnen een groei tot 50.000 bezoekers opvangen door een uitbreiding van de zitplaatscapaciteit van de treindienst (aantallen zitplaatsen per trein en/of meer treinen per dag) en uitbreiding van de capaciteit van de verkooppunten. Ook uitbreiding van het aantal openingsdagen is een optie. In de planperiode werken wij verschillende scenario’s nader uit.

Wij bevinden ons in een regio met veel expats en toeristen. Onze website beschikt om die reden al jaren over een pagina met essentiële publieksinformatie in het Engels, Duits, Frans,

Spaans, Pools en bahasa Indonesia. Maar we willen verder. Onze Museumwijzer die de bezoekers bij binnenkomst ontvangen gaan we ook aanbieden in het Engels en Duits. In het museum voorzien we de informatiepanelen van QR-codes die linken naar Engelse en Duitse teksten.

Jaarlijks openen wij onze poorten op de zaterdag voor Pasen en zijn dan tot eind september open op zaterdagen, zondagen en feestdagen. Tijdens de schoolvakanties (Regio Midden) zijn we ook toegankelijk op dinsdagen en donderdagen. Tot slot zijn er in het najaar nog rijdagen in de herfstvakantie, tijdens de periode dat Sinterklaas in het land is en tussen Kerst en Oudjaar. Daarnaast hebben we een aantal arrangementen ontwikkeld die ook buiten de reguliere rijdagen plaats kunnen vinden.

Educatiebeleid

Jaarlijks komen er bij ons zo'n tien basisschoolklassen van gemiddeld 25 leerlingen op bezoek. Een schoolbezoek bij de Stoomtrein Katwijk Leiden houdt meer in dan een ritje met de trein en rondkijken in het museum. We willen de kinderen ook iets leren over het smalspoor en hoe belangrijk dat geweest is in ons land, op een manier die aansluit bij het lesprogramma van de school en die past bij hun leeftijdsgroep.

Bij de onderbouw van de basisschool sluit het bezoek en vooral de rondleiding aan bij het thema vervoer. Natuurlijk kun je reizen per trein, maar kijk eens om je heen en zie wat je allemaal per spoor kan vervoeren. Ontdek de verschillende soorten treinen.

Bij de bovenbouwgroepen laten we de leerlingen ervaren hoe zware vrachten gemakkelijk vervoerd kunnen worden door spoor te gebruiken. Je hebt met spoor weinig materiaal nodig om een weg aan te leggen met weinig weerstand. Dat kan helemaal nuttig zijn op plaatsen waar de ondergrond mul, zacht of oneffen is.

Bij de onderbouw in het voortgezet onderwijs krijgen de leerlingen de opdracht om een vervoermiddel te bouwen waarmee verschillende soorten vracht vervoerd kunnen worden. Hoe vervoer je bijvoorbeeld een berg zand, een hoeveelheid vloeistof, lange buizen of takken, kisten of dozen, etc. per spoor. Kijk rond naar wat er al bestaat en ontwerp je eigen oplossing. Voor deze les worden houten 3D-bouwplaten ingezet die na afloop meegenomen kunnen worden naar school. Deze lessen sluiten aan bij de kerndoelen 'Oriëntatie op jezelf en de wereld – Natuur en techniek' en 'Tijd'.

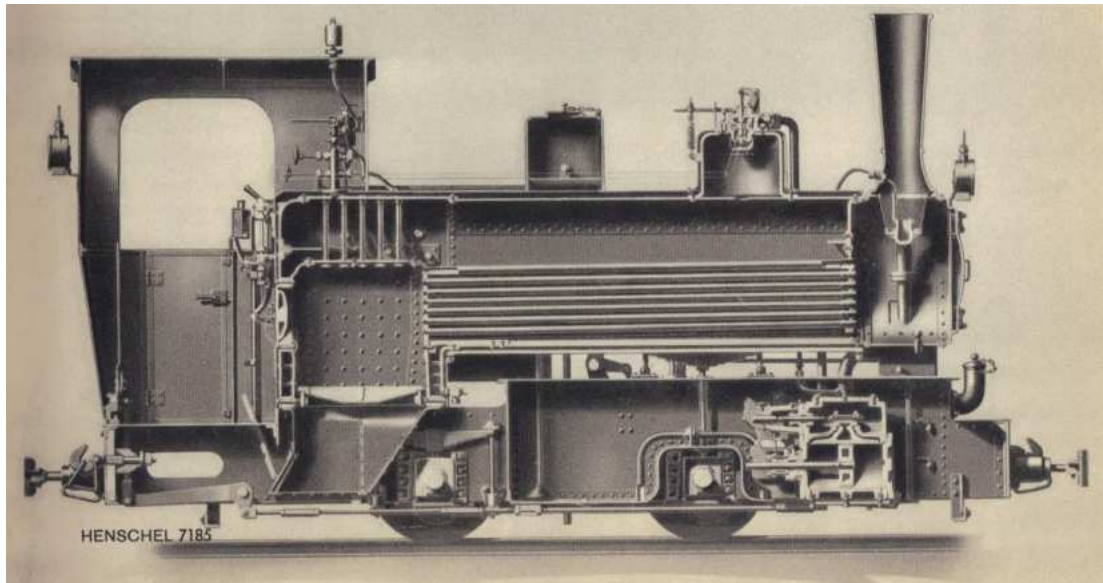
Ter voorbereiding van een bezoek kan een school gebruik maken van drie lesbrieven:

- Smalspoor (over de geschiedenis van het smalspoor en de toepassingen)
- Water en Vuur (over de werking van stoomlocomotieven)
- Dieselmotoren (over de werking van dieselmotoren)

Samenwerking met plaatselijke scholen

Naast deze lessen is het ook mogelijk om maatwerk te bieden en af te stemmen op specifieke wensen van scholen. Wil een school dat de werking van stoommachine of verbrandingsmotoren wordt uitgelegd en gedemonstreerd dan is dat mogelijk en wanneer over een paar jaar *het Doe en Ontdekpark* in ons Buitenmuseum gerealiseerd kan zelfs een bezoek aan een kolenmijn gebracht worden. Veel is mogelijk, daarom staan we er altijd voor open om mee te denken. Enkele van onze vrijwilligers komen uit het onderwijs en weten wat er speelt.

Als tegenprestatie voor de subsidie van de Gemeente Katwijk in het kader van Cultuureducatie (zie p.14) nemen we in de planning voor de komende drie jaar vier schoolexcursiedagen op waarin Katwijkse schoolklassen gratis ons museum kunnen bezoeken.



Dwarsdoorsnede van een stoomlocomotief.

Naast scholieren komen er nog veel meer kinderen naar ons museum. Samen met hun ouder en grootouders zijn ze onze belangrijkste doelgroep en maken ze jaarlijks zo'n 40% van het totale bezoekersaantal uit. Ook die kinderen lichten we graag voor over de werking van de stoomlocomotief en de wondere wereld van het smalspoor. Met hun ouders en grootouders beleven ze bij ons de sfeer van vroeger. Natuurlijk gebeurt dat bij de expositie in het museum, of met de *smalspeurtocht* door het hele museum, maar het begint al in het station waar ze een nog een ouderwets kartonnen treinkaartje krijgen, bij de stoomlocclouds waar de stoker en machinist tijdens het opstoken van de locomotief voldoende tijd hebben om de vragen van de kinderen te beantwoorden, tijdens een tussenstop in de treinrit waar we aan de hand van de bovenstaande praatplaat de werking van stoom en de stoomlocomotief uitleggen en ze ook even aan de stoomfluit mogen trekken en in de trein waar de conducteur antwoord weet op alle vragen.

Dat onze aanpak aanslaat, merken we uit de ontelbare positieve reviews die we krijgen op onze sociale media. Daarin krijgen onze vrijwilligers ook vaak een pluim omdat ze de tijd nemen om in te gaan op de vragen van de kinderen. We zijn er trots op. Daar doen we het voor!

En wat geldt voor de kinderen, gaat ook op voor de volwassenen. Ook zij maken kennis met de geschiedenis van het smalspoor en ontdekken welke belangrijke rol dit had in de ontwikkeling van Nederland. Voor de echte *diehards* hebben we zelfs een cursus ontwikkeld waarin je een dag lang machinist op een stoomlocomotief bent. De reactie aan het eind van de dag zijn altijd positief en we houden er zelfs nieuwe vrijwilligers aan over.

Informatiebeleid

Zoals aangegeven in ons Collectieplan 2025-2030 is onze volledige collectie opgenomen in een collectieregistratiesysteem conform de Museumnorm 2020. Wij gebruiken daarvoor momenteel *The Museum System* (TMS) van het bedrijf Collections Information Technology (Cit). In dit registratiesysteem zijn records aanwezig van alle rollend materieel, alsmede van de boeken, beeldrasters, catalogi en modellen die behoren tot de kerncollectie.

Historisch Railvervoer Nederland (HRN), de koepelorganisatie en belangenbehartiger van alle Nederlandse museumlijnen heeft in 2024 na vergelijkend onderzoek het software-

pakket Atlantis van het Nederlandse bedrijf DEVENTit aangeschaft en stelt dit om niet ter beschikking aan haar leden. In deze planperiode zullen wij de informatie uit TMS overzetten in Atlantis.

De ontsluiting van onze kerncollectie, het rollend materieel, is via de eigen website (www.stoomtreinkatwijkleiden.nl) voor publiek bereikbaar. Het gaat om verrijkte records waarin naast de geschiedenis van het object en de technische gegevens veel foto's staan, zowel historische als beelden van nu. Waar mogelijk vullen we dat nog aan met de scans van bedrijfsdrukwerk als folders en brochures of pagina's uit catalogi. Daarmee zitten we op hetzelfde niveau als andere museumspoorlijnen. Uit onze analysegegevens blijkt dat deze pagina's niet overdreven veel geraadpleegd worden. Ze halen een fractie van het aantal views van onze pagina's met bezoekersinformatie als de openingstijden, onze dienstregeling en de routebeschrijving.

Onze historische fotocollectie is thans niet in een toegankelijke online database te zien. Dit is een doel voor de komende vijf jaar. Met de komst van Atlantis van DEVENTit komt de realisatie daarvan onder handbereik.

9 Organisatie

In dit plan spreken we over de Stoomtrein Katwijk Leiden. Dit is de naam die wij in onze externe communicatie gebruiken. De rechtspersonen die de basis vormen zijn de Nederlandse Smalspoorweg Stichting (NSS, opgericht 1970) die de eigenaar/beheerder is van de museale collectie en de Stichting Nationaal Smalspoor (SNS, opgericht 1987) die de exploitant is van museum en spoorbaan en alle gebouwen in eigendom heeft. Beide stichtingen hebben een eigen bestuur, werken vanuit een museumvisie en hebben de museumdoelstelling expliciet opgenomen in hun statuten. Beide stichtingen worden door de Belastingdienst erkend als culturele ANBI.

De organisatie bestaat uit circa 160 vrijwilligers die in leeftijd variëren van 16 tot 86 jaar. Ook de besturen van beide stichtingen bestaan geheel uit vrijwilligers. Alle werkzaamheden worden onbetaald verricht. Hoewel onze organisatie uitsluitend bestaat uit vrijwilligers, is zij professioneel van opzet. Op essentiële vakgebieden zoals financiën, communicatie, marketing, techniek, projectmanagement, collectiebeheer en -behoud beschikt onze organisatie over vakmatig opgeleide vrijwilligers. Daar waar de eigen kennis tekortschiet wordt gebruik gemaakt van professionele externe bureaus.

Wij onderschrijven de *Governance Code Cultuur* en passen die waar mogelijk toe voor zover deze betrekking heeft op het werk en de werkwijze van ons museum. Daarnaast voldoen beide stichtingen aan de wettelijke eisen die aan het besturen van een stichting worden gesteld. De aanpassing van de statuten aan de Wet Bestuur en Toezicht Rechtspersonen zal in de planperiode zijn beslag krijgen. Jaarlijks wordt in het jaarverslag door het bestuur verantwoording afgelegd over de gang van zaken in de organisatie. De penningmeester verzorgt elke maandelijkse bestuursvergadering een update over de financiële stand van zaken van de organisatie, waarbij wordt getoetst aan de begroting. Er geldt een *vier-ogen principe*. Indien er sprake zou kunnen zijn van mogelijke belangenverstrengeling binnen de organisatie, wordt dit behandeld in de bestuursvergadering.

Als geregistreerd museum onderschrijven wij de *Ethische Code voor Musea* en nemen onze verantwoordelijkheid voor een zorgvuldige omgang met ieders erfgoed én voor het bieden van een gastvrije en betrouwbare museumervaring aan onze bezoekers. Al onze vrijwilligers hebben een publieksfunctie en komen in aanraking met onze bezoekers. Voor de omgang met ons publiek is de Ethische Code randvoorwaardelijk. Jaarlijks krijgen alle medewerkers een opfriscursus waarin, naast onderwerpen als veiligheid en uitvoering van de treindienst, ook aandacht wordt besteed aan de omgang met onze bezoekers. Wij zijn ook op dit gebied een lerende organisatie. Aan het einde van een rijdag nemen de medewerkers die die dag ingeroosterd waren samen de dag door en staan stil bij zaken die goed of minder goed verliepen. Ervaringen en oplossingen worden met elkaar gedeeld en zo nodig vastgelegd om beter voorbereid te zijn op vergelijkbare situaties in de toekomst.

Vrijwilligersbeleid

Onze organisatie bestaat uitsluitend uit vrijwilligers, waarvan een aanzienlijk deel al decennialang aan het museum is verbonden. De groep is heel divers qua leeftijd, geslacht, opleiding en werk(verleden). Er is echter één gemene deler: een grote betrokkenheid en enthousiasme voor '*de club*', zoals de Stoomtrein Katwijk Leiden in de wandelgangen wordt genoemd. Voor veel vrijwilligers is het ook een hobbyclub, waar ze hun passie voor (stoom)treinen en alles wat daarmee te maken heeft, kunnen uiten. De dagelijkse gang van zaken wordt begeleid door chefs van dienst of projectleiders bij bijzondere projecten. Wij

kennen een open werkcultuur, derhalve fungeren chefs van dienst en projectleiders niet zozeer als *'bazen'*, maar als coördinator en aanspreekpunt voor de medewerkers. Maar wanneer het voor de veiligheid of continuïteit noodzakelijk is, hebben zij een duidelijke leidinggevende en sturende rol. Ook kan iedereen elkaar aanspreken en zijn/haar mening en ideeën uiten. Daarnaast beleggen wij twee keer per jaar, vóór en na het rijseizoen, een medewerkersvergadering. Ook ontvangen medewerkers twee keer per maand een digitale nieuwsbrief met interne mededelingen.

- ***Werving, kennismaking en aanstelling van vrijwilligers***

Om alle ambities te verwezenlijken die in dit plan staan, is een toename van het aantal vrijwilligers tot zo'n 200 personen wenselijk. Wij werven dan ook actief, waarbij gebruik wordt gemaakt van diverse kanalen zoals de eigen website en het eigen netwerk, sociale media, lokale kranten, vrijwilligersmarkten en steunpunten vrijwilligerswerk. Ook open sollicitaties zijn welkom. Tijdens een proefperiode loopt een aankomend medewerker mee met één of twee ervaren medewerkers, die hem/haar vertrouwd maken met de werkzaamheden en inwerken in de organisatie. Tevens volgt hij/zij de instructies *Treindienst en Veiligheid*. Indien voorzetting van de werkzaamheden van beide kanten wenselijk wordt geacht, wordt een vrijwilligersovereenkomst ondertekend.

- ***Gedragsregels en veiligheid***

Wij willen een prettige en veilige organisatie zijn. Dat geldt voor de uitvoering van de werkzaamheden en de manier waarop met elkaar wordt omgegaan. Afspraken en gedragsvoorschriften zijn vastgelegd in een huishoudelijk reglement. Specifiek voor de werkplaats is een werkplaatsreglement opgesteld en voor de treindiensten een trein- en rangeerreglement. Problemen en conflicten op de werkvloer worden eerst besproken met betrokken collega's en verantwoordelijke chefs van dienst of projectleiders. Wanneer dit geen oplossing biedt kan het bestuur worden ingeschakeld. Grensoverschrijdende gedragingen worden niet getolereerd. Indien medewerkers te maken krijgen met dergelijke gedragingen kunnen zij binnen de organisatie terecht bij twee vertrouwenscontactpersonen. Ook kan contact worden opgenomen met de vertrouwenscontactpersoon van Welzijnswijk Katwijk.

- ***Diversiteit en inclusie***

Wij zijn ons bewust van de brede diversiteit van de Nederlandse samenleving. Wij achten het van belang dat er binnen de organisatie ruimte is voor diversiteit en ongelijkheid wordt tegengegaan. Bij onze medewerkers en bij de intake van nieuwe medewerkers maken wij geen onderscheid ten aanzien van geaardheid, ras of religie. Ook zijn er onder onze medewerkers mensen met een lichte beperking en heeft onlangs een medewerker met een migratieachtergrond dankzij vrijwilligerswerk bij ons een betaalde baan elders kunnen vinden. Wij onderschrijven de Code diversiteit en inclusie in de culturele sector. Gelijkaardige toegankelijkheid voor iedereen, zowel vrijwilligers als bezoekers, is een voortdurend punt van aandacht. Zo hebben we in samenwerking met het Platform gehandicaptenbeleid van Katwijk in 2022 onderzocht hoe we de collectie beter toegankelijk konden maken voor mensen met een visuele of auditieve beperking. De daaruit voortvloeiende aanbevelingen zijn direct in praktijk gebracht. Omdat de expositie regelmatig wordt aangepast willen wij deze exercitie in de planperiode herhalen.

- ***Opleidingen***

Wij organiseren diverse interne cursussen voor onze vrijwilligers. De frequentie van deze cursussen is afhankelijk van de beschikbaarheid van docenten. Toelating tot sommige

cursussen is mede afhankelijk van de ervaring met bepaalde werkzaamheden. Ook kunnen vrijwilligers externe cursussen BHV, EHBO en cursussen van de Museumfederatie volgen.

- **Verzekering, eigen bijdrage en vergoedingen**

Voor iedere vrijwilliger sluiten wij een ongevallenverzekering met beperkte dekking af. Wij zijn verder verzekerd tegen wettelijke aansprakelijkheid voor zo ver er geen sprake is van bewust foutief handelen. Er worden geen vrijwilligersvergoedingen uitbetaald; wel kunnen onkosten gedeclareerd worden. Wij heffen geen contributie.

- **Waardering**

Als bestuur laten wij onze erkentelijkheid naar de vrijwilligers op diverse manieren blijken. Basisvoorzieningen als koffie en thee, tijdens de dienst nog aangevuld met water en frisdrank, worden om niet ter beschikking gesteld. Dat geldt ook voor werkkleding en persoonlijke beschermingsmiddelen (werkhandschoenen, stofbrillen, mondkmaskers, etc.). Regelmatig, meestal ter gelegenheid van een bereikte mijlpaal (afronding van een restauratie of voltooiing van een bouwproject), vieren we dat resultaat met elkaar in de vorm van een borrel of een barbecue. Ook hebben we jaarlijks een drukbezochte nieuwjaarsreceptie voor medewerkers. Ons eigen blad *Smalspoor* met nieuws over onze organisatie en historische wetenwaardigheden over smalspoor valt vier keer per jaar bij al onze vrijwilligers op de deurmat. Medewerkers kunnen gebruik maken van de faciliteiten van de werkplaats, mogen gereedschappen privé gebruiken en kunnen in overleg boeken en tijdschriften lenen uit de eigen bibliotheek. Ook kunnen medewerkers met korting artikelen uit de museumwinkel kopen en één keer per jaar bij speciale gelegenheden gratis gebruik maken van de museumruimte en/of stoom- of dieseltrein. Familieleden van medewerkers kunnen op reguliere rijdagen gratis toegang krijgen als introducé(e).

Samenwerking en kennisdelen

Wij zijn actief binnen *Historisch Railvervoer Nederland (HRN)*, de landelijke koepelorganisatie die de belangen van 30 Nederlandse museale railorganisaties behartigt. Deze koepelorganisatie is op een groot aantal terreinen actief, variërend van gezamenlijke publiciteitsacties tot activiteiten op het gebied van spoorwegveiligheid, cultuur en milieu. De laatste jaren wordt ook het delen van kennis steeds belangrijker. Wij zijn actief in meerdere werkgroepen die HRN voor deze kennisuitwisseling heeft opgezet. Daar waar mogelijk ondersteunen we elkaar ook in praktische zin. Zo worden af te stoten onderdelen, materialen en materieel eerst aangeboden aan collega-museumlijnen. Binnen HRN is een smalspoorsectie actief waaraan alle smalsporige museumlijnen deelnemen. Ook in Europees verband wordt samengewerkt. Jaarlijks vindt in oktober het *Internationales Feldbahntreffen (IFT)* plaats, Steeds op locatie bij een van de smalsporige museumlijnen in Europa. Wij waren gastheer in 1997, 2011 en 2023. Ook hier is de uitwisseling van kennis belangrijk. Niet zelden ontstaan er tijdens het IFT relaties die in de loop der tijd uitgroeien tot echte samenwerkingsverbanden waarin sprake is van uitwisseling van technische kennis en personeel of de gezamenlijke inkoop of aanmaak van onderdelen. Wij hebben een dergelijk samenwerkingsverband met de *Talylyn Railway Company* uit Wales (2008) en de *Hedelands Veteranbane* uit Denemarken (2024). Tevens zijn er goede contacten met de Berliner Parkeisenbahn, de Dampfkleinbahn-Mühlenstroth, de Historische Feldbahn Dresden, het Frankfurter Feldbahn Museum en het Feld- und Grubenbahnmuseum Fortuna in Solms-Oberbiel. Sinds 2014 is er ook een samenwerkingsovereenkomst met het Heritage Department van PT Kereta Api, de Indonesische spoorwegen. Bestuursleden en technici van beide organisaties delen hun kennis bij bezoeken over en weer.

Financiën

Mede dankzij het groeiende aantal bezoekers is onze financiële situatie gezond. Wij zijn vrij van hypotheek en boeken een bescheiden positief resultaat. Dat geld voegen we toe aan onze bestemmingsreserves bedoeld voor de realisatie van projecten en onderhoud van materieel, gebouwen en onze spoorlijn. Het overgrote deel van de inkomsten komt uit ritopbrengsten. Het betreft hier zowel de opbrengsten uit de gepubliceerde rijdagen als uit extra ritten op andere dagen. De opbrengst uit de verhuur van ruimte is beperkt. Het Donateursfonds wordt gebruikt voor de uitvoering van kleine (restaurant-)projecten. Van de jaarlijkse inkomsten wordt ruim 49% besteed aan het museum, restauratieprojecten en de werkplaats. Ruim 34% gaat naar huisvesting, waaronder onderhoud gebouwen, nutskosten, OZB, erfpacht, schoonmaak en ongeveer 15% is nodig om de algemene kosten te dekken (verzekeringen, accountant, marketing, kantoorkosten etc.).

Milieu en veiligheid

Aan energie en water zijn wij jaarlijks ruim 14.000 euro kwijt, een kleine 6% van onze omzet. Het betreft hier vooral elektriciteit dat we aanwenden voor verlichting, verwarming en de machines in onze werkplaats. In het programma voor groot onderhoud van alle gebouwen worden de installaties zo duurzaam mogelijk gemaakt. Dit gebeurt onder meer door isolatie, het kiezen voor ledverlichting en energiearme verwarmingsinstallaties. In de planperiode onderzoeken we of de daken van ons museum en onze remise geschikt te maken zijn voor het plaatsen van zonnepanelen.

Wij hebben ons aangesloten bij het veiligheidsnormeringssysteem, zoals dit voor de Nederlandse museumspoorlijnen is opgesteld door *Historisch Railvervoer Nederland*. Dit betekent dat vaste veiligheidsnormen worden gehanteerd en er een systeem is waarin de borging ten aanzien van veiligheid en vakbekwaamheid is geregeld. Onze normen zijn vastgelegd in een eigen *Risico-Inventarisatie en -Evaluatie* en een *Calamiteitenplan*. Het zijn levende documenten die regelmatig worden geëvalueerd en geactualiseerd. Al onze veiligheidsfunctionarissen hebben daarvoor de bijbehorende opleiding gevolgd.

Voor alle vrijwilligers is er jaarlijks, voorafgaand aan het rijseizoen, een herinstructie waarbij met name wordt ingegaan op zaken die bij het actualiseren van de *Risico-Inventarisatie en -Evaluatie* en het *Calamiteitenplan* naar voren zijn gekomen. Circa 20 medewerkers zijn in het bezit van het certificaat bedrijfshulpverlener.

Als museumspoorlijn vallen wij onder het toezicht van inspectiebezoeken *Inspectie Leefomgeving en Transport*. Jaarlijks vinden inspecties plaats, waarbij de laatste jaren geen tekortkomingen zijn geconstateerd.

Duurzaamheid

Historisch Railvervoer Nederland heeft een model-duurzaamheidsplan gemaakt dat door alle leden specifiek kan worden ingevuld. Veel van de door HRN voorgestelde wijzigingen aan het rollend materieel en in de exploitatie worden door ons al toegepast. Een aantal maatregelen kan de door de aard van het materieel niet worden toegepast en een aantal maatregelen hoeft niet te worden toegepast omdat er in de reguliere exploitatie geen effect optreedt. Winst is te behalen bij het elektrisch voorverwarmen van stoomlocomotieven, het plaatsen van zonnepanelen waarmee elektriciteit voor werkplaatsactiviteiten en verwarming wordt opgewekt en het opvangen regenwater voor het besproeien van de tuin. In de planperiode wordt een duurzaamheidsplan opgesteld.

10 Tijdsplanning en financiële raming

project	periode	raming in euro
Collectie		
Afronding rijvaardige restauratie stoomloc 7	2025	10.000
Ketelonderzoek stoomloc 16	2025	eigen beheer
Rijvaardige restauratie stoomloc 16 (bij positief onderzoek)	planperiode	20.000
Rijvaardige restauratie motorlocomotieven (1-2/jaar)	planperiode	gem. 3000/loc
Optische restauratie persluchtlocomotief	2026	3000
Rijvaardige restauratie Goederenwagen ZE CH 9	planperiode	27.000
Rijvaardige restauratie kuubse-kipwagens	planperiode	10.000
Bouw gesloten Decauville personenrijtuig	2026-2027	40.000
Bedrijfsvaardige restauratie excavateur en dragline	2027-2028	10.000/object
Optische restauratie stoomheistelling	2029	5.000
Binnenmuseum		
Interactiviteit expositie Binnenmuseum	planperiode	17.450
Vorbereidingskosten Tweede hal	2025-2026	12.000
Fundering Tweede hal	2025	25.000
Bouw Tweede hal	planperiode	180.000
Inrichting Tweede hal (eigen medewerkers)	planperiode	25.000
Buitenmuseum		
Bouw kolenpark	2025-2026	40.000
Bouw en inrichting Doe- en ontdekpark	planperiode	180.000
Spoorlijn		
Onderhoud en versterking bestaande spoorlijn	planperiode	75.000
Omlegging zuidelijk deel van de lijn	planperiode	zandwinner