

## BESTUURSVERSLAG OVER 2025

### Algemeen

De Stichting Nationaal Smalspoor (SNS, opgericht in 1987) is de organisatie die de historische collectie spoorwegvoertuigen en aanverwante zaken, in eigendom toebehorend aan de Nederlandse Spoorweg Stichting (NSS, opgericht in 1970), exploiteert, exposeert, onderhoudt en restaureert. SNS exploiteert bovendien de gehele spoorlijn en alle gebouwen op het terrein van het museum. 2025 werd het een bijzonder jaar, maar helaas niet in positieve zin. Op 1 april stortte over een lengte van circa 250 meter de waterkering aan de zuidkant van het Valkenburgse meer in waarover onze spoorlijn loopt. Gelukkig waren er geen slachtoffers te betreuren, maar de impact voor onze organisatie was dramatisch. Op 4 april werd een noodverordening van kracht die zou duren tot eind juni. Daardoor konden wij vanaf de start van ons seizoen op 19 april maar een zeer beperkte dienstregeling rijden. Al met al liep ontvingen we ruim 33% minder bezoekers dan in het vorige verslagjaar. Desondanks bleef de waardering van de bezoekers die ons museum wel wisten te vinden hoog dankzij de enthousiaste inzet van al onze medewerkers. Hulde en grote dank daarvoor!

### Bestuur

Het bestuur van de Stichting Nationaal Smalspoor bestond in het verslagjaar uit:

		Aftredend:
René le Clercq	(voorzitter)	2028
Louis van Duijvendijk	(secretaris, exploitatie)	2026
Ap Hoogendoorn	(medewerkerszaken, IT en veiligheid)	2026
Guus Brinkel	(penningmeester)	2028/2032
Peter Soonius	(PR en marketing, evenementen)	2026/2030
Johan Koning ter Heege	(algemeen bestuurslid)	2026

Nevenfuncties bestuursleden:

René le Clercq:	Dga ARCA Noordwijk BV Lid raad van advies Neycko BV Non-executive Annona BV Ondernemerscoach Qredits
Guus Brinkel:	Eigenaar Brinkel Advies Penningmeester St Historisch Brandweermaterieel Voorzitter Historisch Brandweermaterieel Haaglanden Penningmeester VVE "De Groene Hoogte" Zoetermeer

### Medewerkers

We begonnen 2025 met 148 medewerkers en 10 aankomend medewerkers. In de loop van het jaar hebben 8 mensen bedankt als medewerker. Een aantal medewerkers moesten er helaas ermee stoppen als gevolg van fysieke problemen of ouderdom. Twee medewerkers zijn overleden.

We hadden geen gebrek aan belangstellenden die zich als medewerker bij ons aan wilden sluiten. Iedereen kreeg bij het intakegesprek een uitgebreide rondleiding en werd gekoppeld aan één of meer vaste medewerkers om te beginnen. Niet iedereen bleef daarna terugkomen. Sommigen meldden zich na verloop van tijd af omdat het niet helemaal overeen kwam met de verwachtingen, of omdat de gezondheid het eigenlijk toch niet toeliet. Enkelen kwamen na een

aantal keer niet meer terug en reageerden niet meer op telefoon of mail.

Met de medewerkers die er in de loop van het jaar bijgekomen zijn sloten we het jaar af met 159 vaste medewerkers en 19 aankomend medewerkers. In totaal 178 medewerkers.

## **Exploitatie**

2025 was vanwege de dijkval op 1 april een bijzonder jaar voor de exploitatie. Het getroffen deel van de waterkering bleef de rest van het jaar ontoegankelijk.

Het museum was vanaf 19 april, de zaterdag voor Pasen, op de gebruikelijke dagen geopend tot en met de laatste van de vier oliebollendagen op de dag voor oudjaarsdag. Er kon gereden worden met stoomtreinen en bij geschikt weer met de groene-banken-dieseltrein. Gedurende de eerste twee maanden viel, na de vele mediaberichten over de instorting van de oever, het aantal bezoekers flink tegen en bleef steken op ongeveer 50% van het voorgaande jaar. In de rest van het jaar trok de belangstelling, ook dankzij de publiciteit die werd gegeven aan het open zijn van het museum, weer wat aan zodat het aantal bezoekers over 2025 uiteindelijk maar 67% van dat van 2024 bedroeg. Er waren 22.722 reguliere bezoekers, waarvan 52% met een Museumkaart. Bij de extra ritten waren er 3.139 bezoekers. De ritten met de trein waren nog steeds een belangrijk onderdeel van de bezoeken, maar er was veel meer te zien en te beleven. Het binnen-museum was weer zeer in trek bij de bezoekers, niet alleen het museum gedeelte maar zeker ook de speelhoek en de horeca. De omzet per bezoeker bij de horeca steeg weer. Buiten waren de beide LGB-banen en de kleine speeltuin populair. Evenementen zoals de Smalspoormodelbouwdagen, de Kinderdagen, Hemelvaartsdag, de Pepernotenexpres en de Oliebollenexpres werden goed bezocht.

Er werden ook dit jaar met onze treinen weer optredens verzorgd op andere locaties zoals met loc 607 in Hoorn bij de SHM en bij de VSM in Loenen. In Purmerend werd opnieuw een weekend lang gereden met twee stoomloc's en twee rijtuigen op ons eigen expositie-spoor in het centrum van de stad. De belangstelling en waardering hiervoor was groot.

Ten behoeve van de exploitatie werd er hard gewerkt aan onderhoud en renovatie van het spoor. Bij de Wassenaarse Wetering werd het perron en het omloopspoor geheel vernieuwd.

## **PR & Marketing**

Het Valkenburgse Meer en onze museumlijn haalden de landelijke pers. Normaal gesproken zouden wij heel blij zijn geweest met al die aandacht. Nu was het tegenovergestelde het geval. Het museum kon zaterdag 19 april wel worden geopend, maar de ritten met de trein waren gelimiteerd tot ons eigen terrein en slechts een klein stuk daarbuiten. Om niet in mineur te beginnen met het Paasweekend hebben zo'n 60 medewerkers zich tot het uiterste ingespannen om te laten zien wat er nog wel mogelijk was. Rond het Valkenburgse Meer rijden zat er niet meer in en pas na 24 juni reden we naar de remise en weer terug tot de afzetting van de rampplek even voorbij de autosloperij. Ondanks alle promotie van onze kant en actuele informatie op onze website dachten veel potentiële bezoekers dat het museum vanwege deze ramp de deuren had moeten sluiten.

Het herstel van de bezoekersaantallen kwam traag op gang. De laatste maanden zagen we gelukkig weer gedeeltelijk herstel. De ritten van de Pepernotenexpres en de Oliebollenexpres waren geheel uitverkocht. De populaire ritten met Sinterklaas zelfs binnen een paar dagen. Om die reden zijn er extra ritten in de verkoop gegaan. Besloten is het budget voor marketing in 2026 te verhogen. Wij gaan ons nog meer richten op promotie via de social media door het inschakelen van professionals op dit terrein. Via Instagram en Facebook gaan wij in omliggende grote steden als Zoetermeer, Alphen aan den Rijn, Voorburg, Leidschendam, Rijswijk en delen

van Den Haag betaalde promotie maken om onze naamsbekendheid te vergroten. Met vertrouwen zien wij het seizoen van 2026 tegemoet. Met een score van 4,6 uit 5 van 833 reviews op Google scoren wij onverminderd hoog bij onze bezoekers.

### **De collectie**

Behalve regulier onderhoud aan de stoom- en motorlocomotieven werd in 2025 ook gewerkt aan langdurige restauraties. Waar het gaat om stoomlocomotieven kon de restauratie van stoomlocomotief 6 'Ijsseloord' op 10 juni worden afgesloten met een feestelijke ingebruikstelling door vertegenwoordigers van de Stichting TBI Fundatie die een grote bijdrage leverden voor het herstel. Stoomlocomotief 7, buiten bedrijf sinds ongeveer 1968, kon verder afgebouwd worden nadat de ketel weer van vlampijpen was voorzien en de vuurkist van nieuwe hemelankers. Begin september 2025 werden ketel en frame na vele jaren gescheiden te zijn geweest weer met elkaar herenigd. Machinistenhuis en kolenbunkers werden toen ook tijdelijk herplaatst om een begin te kunnen maken met maken van nieuwe leidingen.

Restauratie van motorlocomotief 42 is eveneens een langdurige klus. Technisch is de uit 1939 daterende locomotief nagenoeg gereed, maar hier moesten delen van het vergane plaatwerk vervangen worden; een moeizame en zeer tijdrovende klus.

De eigenaren van motorlocomotief 68 droegen tijdens een gezellige bijeenkomst in het museum het eigendom van de machine aan ons over. Voor het buitenmuseum konden we dankzij onze actieve en oplettende medewerkers een werkende stoomheimachine verwerven. Het gaat om een heimachine van Figeo in Haarlem uit 1904, met vervangingsketel van Ten Horn uit 1943. De machine kon in 2025 zowel binnen als buiten de eigen muren werkend getoond worden. Van onze collega Arnoud Bongaards kwam enige materieel in tijdelijke bruikleen naar ons dat daarvoor was opgesteld in het in 2025 opgeheven Nationaal Transportmuseum in Nieuw Vennep.

In mei mochten we de omvangrijke collectie smalspoor overnemen uit de nalatenschap van onze oud-medewerker Henk Sluijters. Behalve veel foto's en documentatie waren daar ook enkele locomotiefplaten van de Geldersche Tramwegen bij; deze kregen een plek in het museum. Een klein team is bezig met het digitaliseren en beschrijven van het archief en de bibliotheek, een vaak onzichtbare en tijdrovende klus. Delen van de 'papiercollectie' konden als altijd in de loop van het jaar in het vier keer verschenen eigen blad Smalspoor worden getoond.

Begin september werd de 100e verjaardag van stoomlocomotief 9 'Soemberhardjo' gevierd. Er werden praatjes gehouden voor publiek over locomotievenfabriek Du Croo & Brauns en het gebruik van smalspoor in de suikerindustrie in Indonesië.

### **ICT**

Voor het collectiebeheersysteem maken we gebruik van TMS (The Museum System). Zoals die nu is ingericht is het niet prettig om mee te werken. Bovendien hebben we geconstateerd dat er diverse informatiebronnen zijn met gegevens over onze collectie die niet geheel overeenkomen. Er is een werkgroepje samengesteld dat zich gaat bezighouden met de gebruiksvriendelijkheid van het systeem. Gegevens worden gecontroleerd op hun juistheid, zodat TMS referentiepunt kan zijn voor andere vermeldingen over onze collectie.

HRN, de organisatie waarin de Nederlandse museumlijnen samenwerken, is bezig over te stappen op het systeem Atlantis. Omdat wij gesponsord worden met TMS, is overstappen op een ander systeem zoals Atlantis vanwege de kosten voor ons niet interessant. Wij hebben er daarom voor gekozen om met ons systeem aan te sluiten bij de thesaurus die HRN gebruikt, zodat uitwisseling van gegevens mogelijk is.

Om archieven en dossiers veilig te stellen wordt een digitale back-up van de documenten gemaakt en opgeslagen in 'the cloud'.

Tot nu toe slaan veel bestuursleden en coördinatoren hun documenten en correspondentie voor de SKL op hun privécomputer op. We hebben een begin gemaakt om hiervoor gedeelde mappen op de OneDrive in te richten. Voor de mail gaan we over van privé-mailadressen naar SKL-mailaccounts.

## **Veiligheid**

In 2025 zijn een aantal aanpassingen langs het spoor gedaan om oversteekplaatsen veiliger te maken. Bij de surfschool zijn aan weerszijden van de oversteekplaatsen hekken geplaatst die daar overstekende personen dwingen gebruik te maken van de beide overgangen. Bij het overpad bij het parkeerterrein aan de Voorschoterweg was het zicht naar weerskanten – de zgn. zichtruit – onvoldoende door de dichte en hoge begroeiing. De bosschages zijn in overleg met de wijkbeheerder teruggesnoeid tot maximaal 1 meter hoogte, waardoor er weer vrij zicht op en rond het overpad is.

## **Opleidingen**

- BHV – Op 29 maart hebben 14 medewerkers deelgenomen aan de jaarlijkse her-instructie Bedrijfshulpverlening BHV. De overige 7 BHV'ers binnen onze organisatie hebben hun her-instructie elders gevolgd. Het oefenen van de ontruimingsprocedure was onderdeel van de cursusdag.
- In april zijn de jaarlijkse her-instructiebijeenkomsten geweest voor de medewerkers die in de treindienst actief zijn. De her-instructie bestond uit een theoretisch deel en een praktisch gedeelte waarin de procedures geoefend werden.
- Voor de nieuwe medewerkers was er de introductiecursus Treindienst en Veiligheid. Beginnende conducteurs kregen ter aanvulling een praktijkinstructie en werden begeleid door de hoofdconductor of een ervaren conductor.
- Eén medewerker is geslaagd voor zijn examen Stoommachinist

Alle rytuigen en locomotieven die in de treindienst kunnen worden ingezet zijn geïnspecteerd en is onderhoud gepleegd. Gesignaleerde gebreken en defecten zijn gerepareerd. De ketels van stoomloc 8 en de stoomketel van de hei-kar zijn bij de periodieke keuring goedgekeurd door DNV.

Enkele malen is er EHBO verleend. Dat betrof gelukkig slechts wondverzorging en/of pleisters plakken. Een kind kreeg een hekje op zijn hand. Bij schilderwerkzaamheden aan het station is een bezoeker ondanks de waarschuwingsborden en pylonnen gestruikeld over een drempeltje. Er is direct daarna een overzetsdrempel met waarschuwingskleuren geplaatst.

Tweemaal is een locomotief bij het rangeren op een wissel tussen de rails gekomen omdat de wisseltong niet goed was aangedrukt. Er waren geen bezoekers bij betrokken, de rijnsnelheid was stapvoets. In beide gevallen was er geen schade. De oorzaak lag aan menselijk falen. De rangeerders hadden verzuimd de wisseltongen goed aan te drukken en te controleren. In een extra instructiebijeenkomst is hieraan aandacht besteed en met video-opname toegelicht. Ook is er in de Medewerkersnieuwsbrief aandacht aan besteed. In de her-instructie voor het seizoen 2026 wordt dit bovendien meegenomen. Verder heeft een diesellocomotiefje op een wissel op het Wilgenlaantje de verkeerde afslag genomen en is tegen een kipkar aangekomen. Het gebeurde in een minder overzichtelijke bocht. De machinist had zijn snelheid onvoldoende

aangepast en zag de stand van het wissel te laat. Ook hier gelukkig geen schade. De machinist is op zijn rijgedrag aangesproken.

Omdat we niet meer met de personentrein rondom het meer konden, reed de stoomtrein met bezoekers naar het remiseterrein en terug. Bij de remise moest 'koppigemaakt' worden, d.w.z. de locomotief aan de andere kant van de trein gekoppeld worden om de trein weer te trekken voor de terugrit. Voordat de locomotief losgemaakt wordt, worden de rijtuigen beremd met blokken tussen de wielen, het spoor loopt daar namelijk iets af. Op 8 augustus werden de blokken niet onder het voorste rijtuig gerekend vanaf de locomotief geplaatst, maar tussen de wielen van het achterste rijtuig. Toen de locomotief ontkoppeld was kon het voorste rijtuig in beweging komen omdat de spanning van de koppeling eraf was en zorgde ervoor dat ook de andere rijtuigen in beweging kwamen. De remblokken waren tussen de wielen van het laatste rijtuig geplaatst en konden toen niet meer voorkomen dat de trein in zijn geheel in beweging kwam. Circa 50 meter verder kwam hij tot stilstand. Er waren geen bezoekers bij betrokken. Er was geen schade of sprake van letsel.

De blokken moeten niet onder het laatste, maar tussen de wielen van het eerste rijtuig geplaatst worden, zodat de spanning op de koppelingen blijft en de rijtuigen niet in beweging kunnen komen. In de app-groepen van treindienstmedewerkers en in de Medewerkersnieuwsbrief is dit nogmaals onder de aandacht van de medewerkers gebracht.

## **Bedrijfsresultaten**

Het jaar 2025 eindigde met een negatief resultaat van € 3.458,- De financiële impact van de dijkval op 1 april was enorm. We hebben vanwege de veel lagere bezoekersaantallen een aantoonbare schade (verlies aan inkomsten) geleden van € 109.961,- . Dit is exclusief de kosten van juridische bijstand die we hebben moeten maken. Direct na de ramp hebben we onze bakens verzet. Aan de reguliere, jaarlijks terugkerende kosten konden we weinig doen. (verzekeringen, gas en Electra, accountantskosten, belastingen etc.). Daarnaast moeten we nu rekening houden met een voor ons nieuwe, ongewenste kostensoort: juridische bijstand. Deze kosten bij elkaar konden gefinancierd worden uit de (flink) lagere inkomsten. Het voortbestaan van ons museum is door de dijkval daarom gelukkig niet in gevaar gekomen.

We hadden net een ambitieus 5 jaren projectenplan opgesteld met nieuwe restauraties en uitbreidingen en daar hebben we zoveel mogelijk de rem op gezet. We hebben wel moeten balanceren want we willen onze 180 vrijwilligers niet verliezen dus die moesten aan het werk gehouden zien te worden.

Van de provincie kregen we een eenmalige tegemoetkoming van € 38.000, en de jaarlijkse subsidie van de gemeente Katwijk was al verhoogd (voor de jaren 2025 en 2026) naar € 78.000,- De combinatie van de subsidie van de gemeente Katwijk, de eenmalige tegemoetkoming van de provincie en het uitstellen van een aantal projecten hebben ertoe geleid dat de financiële gevolgen in 2025, beperkt zijn gebleven. De ambitieuze (restauratie en uitbreiding) projecten zijn wel het kind van de rekening geworden. Een aantal projecten hebben we in de tijd naar achteren moeten schuiven. Met name de projecten buitenmuseum deel 2, Uitbreiding van het binnen museum en de bouw van nieuwe rijtuigen hebben minimaal 2 jaar vertraging opgelopen.

Onze financiële positie was eind 2025 goed. We beschikken nog over een gezonde liquiditeitspositie. Een aantal nieuwe projecten zijn in 2026 wel opgestart. De begroting voor 2026 sluit daardoor af met een verantwoord verlies. De vooruitzichten op langere termijn zijn wel zorgelijk. De toegekende subsidies van de gemeente Katwijk reiken tot eind 2026. We kunnen niet blind verwachten dat we in de jaren 2027 en verder een soortgelijk subsidiebedrag

mogen ontvangen. De opgelopen schade van € 109.961 over 2025 hebben we bij de provincie gemeld. Onze schadeclaim wordt op verzoek van de provincie gevalideerd door een extern bureau. Op balansdatum was daar nog geen uitkomst van. Zodra dit wel het geval is zullen we het gesprek aangaan over vergoeding van het vastgestelde bedrag.

### **Toekomst**

Volgens de laatste informatie zal in 2026 de uitbreiding van het Valkenburgse meer ter hand genomen gaan worden. Dat betekent dat er zicht komt op een smalspoorbaan over de nieuwe waterkering. Na voltooiing daarvan zullen we weer over een (verlengde) spoorbaan rondom het hele meer kunnen rijden. Het is echter niet reëel te verwachten dat dat al in 2026 zal gaan gebeuren; eerder lijkt najaar 2027 voor de hand te liggen. Tot die tijd zullen we moeten roeien met de riemen die we wel hebben en we rekenen daarbij op ieders inzet. Onze financiële situatie is echter zo dat het bestuur de nabije toekomst met gepast vertrouwen tegemoet ziet.

Tot slot bedanken we alle medewerkers die, in welke vorm dan ook, het afgelopen jaar, ondanks de soms lastige omstandigheden, hun bijdrage hebben geleverd aan onze organisatie.

Katwijk, Juni 2026