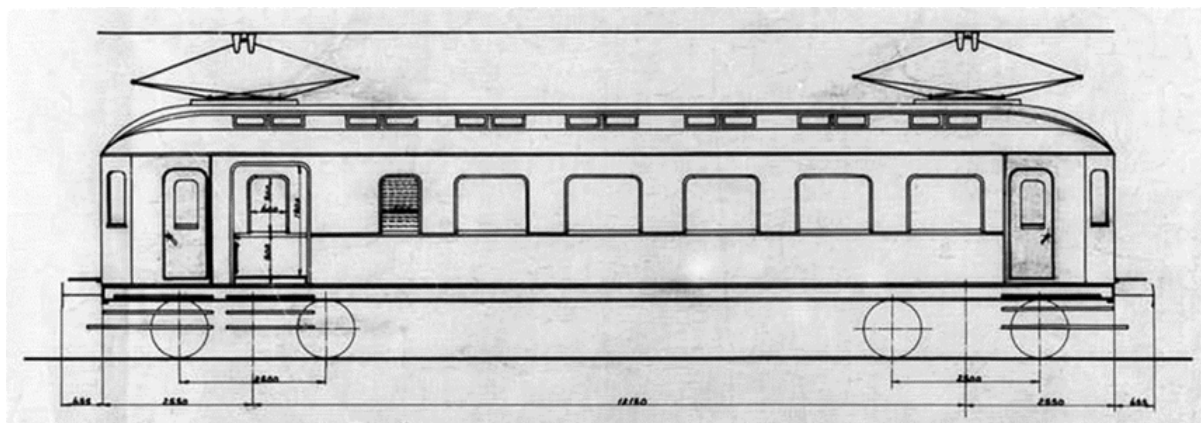


Stichting Hofpleintrein Rotterdam

Jaarverslag 2025

HERSTEL VAN UNIEK ROTTERDAMS ERFGOED



VOORWOORD

Stichting Hofpleintrein Rotterdam is opgericht met het doel: een meer dan 100 jaar oud treinrijtuig uit Rotterdam te restaureren en ervoor te zorgen dat het een prominente plek krijgt in het Hofbogenpark. Het park komt op het dak van een viaduct in Rotterdam-Noord waar het treinrijtuig tussen 1914 en 1944 dagelijks reed. Het viaduct maakte toen deel uit van de in 1908 nieuw geopende spoorlijn van Rotterdam naar Den Haag, de “Hofpleinlijn”. Eenmaal gerestaureerd en opgesteld in het park zal het rijtuig de historische populariteit van de Hofpleinlijn uitstralen. De trein zal niet meer rijden en krijgt een andere functie, die past bij de bestemming van het viaduct als dakpark. De werkzaamheden van de restauratie worden voornamelijk uitgevoerd door vrijwilligers.

In dit jaarverslag wordt verantwoording afgelegd van het werk van de stichting en de vorderingen van de restauratie in het jaar 2025.

Vastgesteld te Rotterdam tijdens de bestuursvergadering op 4 juni 2026.

Het Bestuur van Stichting Hofpleintrein Rotterdam,
Jan Diepenhorst
Wendelien Lans
René Turlings
Jan Waszink

INHOUD

Inleiding

Historisch kader

Financiële bronnen

Bestuur

Ambities

Werkzaamheden in 2025

Werkwijze

Fasering en vooruitgang

Tot slot

Bijlage:

Financieel Jaarverslag 2025

Inleiding

In Rotterdam-Noord staat een viaduct van bijna 2 km lengte: het Hofpleinviaduct. Over dit viaduct reed eerder de trein van Rotterdam naar Den Haag en weer terug. In Duitsland stond een originele oude en verwaarloosde wagen van zo'n trein. Stichting Hofpleintrein Rotterdam heeft deze naar Nederland gehaald en werkt nu hard aan de restauratie van dit verwaarloosde treinrijtuig.

Dit jaarverslag beschrijft de restauratiewerkzaamheden van de stichting in 2025 en begint met een korte geschiedenis die het kader vormt waardoor het belang van restauratie en onze motivatie duidelijk worden.

Voor de restauratie heeft de stichting financiën nodig en een betrokken bestuur. Beide onderwerpen komen aan de orde in dit jaarverslag, evenals de verrichte werkzaamheden in 2025.

Historisch kader

De geschiedenis van de Hofpleinlijn begint omstreeks 1900 wanneer enkele welgestelde, vooruitstrevende Rotterdamse ondernemers zich verenigen in de Zuid-Hollandsche Electriche Spoorweg Maatschappij (ZHESM) en het initiatief nemen een nieuwe spoorlijn aan te leggen, als aanvulling op de bestaande spoorverbinding van Rotterdam via Delft naar 's Gravenhage (Den Haag).

De nieuwe spoorlijn biedt deze ondernemers, die liever in de dorpen buiten de grote steden wonen, dagelijks een snelle en comfortabele verbinding vanaf hun woonplaats naar de centra van Rotterdam en 's Gravenhage, met als extraatje een uitje naar het strand van Scheveningen.

De Hofpleinlijn staat daarmee aan de wieg van forensenverkeer. De treinen worden voor het eerst in Nederland elektrisch aangedreven en bieden daarmee een schone verbinding tussen de steden en het Kurhaus aan het strand van Scheveningen. Vanaf het Hofplein in Rotterdam sta je binnen 36 minuten pal naast het Scheveningse Kurhaus!



Historische reclame met het traject

Het traject van de spoorlijn loopt vanaf een nieuw, luxueus uitgevoerd station aan het Hofplein in Rotterdam noordwaarts langs plaatsen als Berkel, Rodenrijs, Pijnacker, Nootdorp en verder via Leidschendam naar 's Gravenhage. In 1908 wordt de spoorlijn geopend, in 1909 volgt de aftakking naar Wassenaar en Scheveningen.



Enkele bogen van het 2 km lange viaduct in Rotterdam-Noord

Bij het Hofplein vertrekken de treinen vanaf een twee kilometer lang viaduct, dwars door Rotterdam-Noord, omstreeks 1900 een wijk in aanbouw. Het viaduct is een oplossing om het (toekomstige) stadsverkeer niet te belemmeren, een eis van de gemeente Rotterdam.

Het naar Frans voorbeeld toegepaste materiaal van het viaduct, gewapend beton, is ijzersterk en maakt het mogelijk een lengte van 2 km te overbruggen. De toepassing van gewapend beton is een primeur in Nederland, evenals de toepassing van elektrische aandrijving van de treinen. Op het viaduct staat anno 2025 een dakpark gepland: het Hofbogenpark.

De Rotterdamse initiatiefnemers hebben veel aandacht besteed aan het uiterlijk van de spoorlijn en van de trein zelf. Zo zijn op de lange gevels van het viaduct vlakversieringen aangebracht, in reliëf uitgevoerde voorstellingen van planten en dieren, die dan nog langs de spoorlijn te vinden zijn zoals: konijnen, kikkers, eekhoorns en eenden; alles in gestileerde Jugendstil.



Reliëfs in jugendstil op de lange zijkanten van het viaduct

Ook aan de treinrijtuigen zelf is aandacht besteed; zo prijken op de buitenkant decoratieve versieringen in Jugendstil. Het interieur is ontworpen door architect Berlage en de (houten) binnenwanden zijn gedecoreerd met kleurige schilderijen, eveneens in Jugendstil; behalve dieren en planten zijn de wapens van langs de lijn liggende steden en dorpen afgebeeld. In het begin van de 20^e eeuw is de spoorlijn, “De Hofpleinlijn”, in technisch zowel als esthetisch opzicht een staaltje van modern, innovatief, echt Rotterdams ondernemerschap.



Treininterieur: versieringen met gemeentelijke wapens

Ruim een eeuw rijden er treinen over de Hofpleinlijn, met een tijdelijke onderbreking tegen het einde van de Tweede Wereldoorlog wanneer de spoorwegstaking (1944) in heel Nederland een einde maakt aan vrijwel al het treinverkeer. Na de Bevrijding (1945) wordt een groot deel van het Hofpleintraject weer in gebruik genomen. Er rijden dan verschillende treintypen van De Nederlandse Spoorwegen, in die tijd de eigenaar van de spoorlijn.

Vandaag de dag rijdt Metrolijn E (RET) op de lijn, maar het viaduct in Rotterdam-Noord is sinds 2010 niet meer in gebruik. Dit deel van het traject is vervangen door een tunnel naar Station Rotterdam Centraal. Op het vrijgekomen viaduct is de gemeente bezig een park aan te leggen; de buurtbewoners zijn er blij mee. Het is opnieuw een staaltje van Rotterdams lef en spirit.

Van de oorspronkelijke treinrijtuigen uit de begintijd zijn er slechts twee overgebleven. Eén is gerestaureerd en staat in Het Spoorwegmuseum te Utrecht, het andere, oorspronkelijk aangeduid als “Motorwagen 61”, is in 1992 bij toeval door een Rotterdamse treinliefhebber ontdekt in het Oosten van Duitsland, uitgerangeerd en letterlijk op een zijspoor gezet.

Omstreeks het jaar 2000 komt het Rotterdamse viaduct als Rijksmonument en als toekomstig dakpark weer in de publieke belangstelling te staan; dit is voor buurtbewoners en spoor-liefhebbers aanleiding om zich te ontfemen over het vergeten rijtuig dat dan nog in Duitsland staat. Na de oprichting van Stichting Hofpleintrein Rotterdam en na uitvoerig overleg met de Gemeente (onder andere over een plek in het toekomstige Hofbogenpark) heeft de stichting in 2019 de

verwaarloosde “elektrische-motorwagen” naar Rotterdam gehaald. In het Stoomdépot, museum en werkplaats van vrijwilligersorganisatie Stoom Stichting Nederland (SSN), geniet het elektrische treinrijtuig sindsdien gastvrijheid. Meteen na aankomst van het transport is de restauratie door Stichting Hofpleintrein Rotterdam in gang gezet.

Financiële bronnen

Financiën voor transport, stalling, verzekeringen, materialen en andere kosten bij de restauratie worden verkregen door crowdfunding, schenkingen, bijdragen van fondsen, gemeentelijke subsidies en bijdragen in natura.

De stichting heeft erkenning als Culturele ANBI-stichting. Het financiële jaarverslag 2025 is als bijlage opgenomen.

Bestuur

In de maandelijkse bestuursvergadering wordt de voortgang van de restauratie besproken; er worden plannen gemaakt en strategische beslissingen genomen. Bestuursleden onderhouden contacten met verwante (trein-gerelateerde) organisaties, met de eigenaar van het viaduct en met de gemeentelijke projectorganisatie. Er is ook contact met andere, gerelateerde organisaties en personen waaronder sponsors, fondsen, particuliere gevers, buurtbewoners, en – last but not least – een hechte groep vrijwilligers die een groot aandeel heeft in de uitvoering van de restauratie.

Met medewerking van het bestuur verschijnen in verschillende media artikelen en foto's over de Hofpleintrein en de vorderingen van de restauratie; het bestuur is actief in het onderhouden van contacten met deze media. Op verzoek van verwante organisaties wordt af en toe een voordracht gehouden. De stichting neemt deel aan de jaarlijkse “stoomtreindagen” van de SSN.

De meeste bestuursleden zijn gemiddeld elke twee weken een dag aan het klussen, samen met de groep vrijwilligers.

Met bescheiden middelen en even ambitieus als de ondernemers van weleer werkt Stichting Hofpleintrein Rotterdam aan de restauratie met het doel het rijtuig een prominente plaats te geven in het Hofbogenpark, op het dak van het viaduct waar het rijtuig vroeger, tussen 1914 en 1944 heeft gereden.

Ambities

Bij het restaureren streven we er naar om met grote nauwkeurigheid en oog voor detail het rijtuig qua uiterlijk zoveel mogelijk terug te brengen naar zijn oorspronkelijke verschijningsvorm; zo kan de bezoeker zich een voorstelling maken hoe de eerste Nederlandse “elektrische-stroomwagen” er uit heeft gezien.

Het is de bedoeling dat het rijtuig een plek krijgt op zijn oorspronkelijke thuisbasis, de Hofpleinlijn, meer specifiek op het dak van het viaduct in Rotterdam-Noord. De trein wordt dan onderdeel van het Hofbogenpark.

Bij de restauratie richten we ons op een historisch correct buitenaanzicht, groen met wit (crème), met decoraties in Jugendstil.

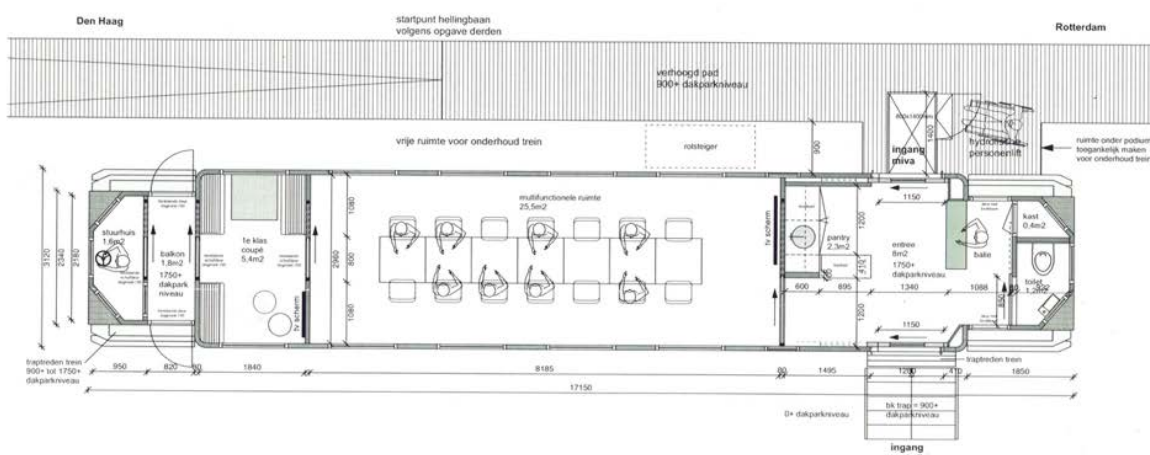
Het interieur willen wij gedeeltelijk historisch inrichten, dat wil zeggen met originele banken, bagagerekken en verlichtingsarmaturen. Voor de wandbekleding zullen de originele materialen, hout en stof, toegepast worden. Ook streven we naar authenticiteit met betrekking tot de (hout)bewerking van de panelen en de oorspronkelijke decoraties. Bij dit historische deel hoort een originele stuurstand (de plaats van de bestuurder van de trein), ingericht met zoveel mogelijk originele attributen als knoppen en schakelborden om de bezoeker een idee te geven hoe het was om als bestuurder van de eerste Nederlandse elektrische trein aan het werk te zijn. Dit deel van de trein zal dus een historische ruimte worden waar bezoekers en voorbijgangers een glimp van het Rotterdamse verleden kunnen aanschouwen en ervaren.



Bestuurder op de stuurstand van de treinwagen

Het andere deel van het interieur zal geschikt worden gemaakt voor activiteiten die verbinding hebben met, en aansluiten bij hedendaagse activiteiten in het park. In dit deel bevindt zich de entree van het rijtuig en hoewel er geen authentieke treininrichting komt zullen de wanden wel met hout worden bekleed en gedecoreerd met Jugendstil-motieven. De (losse) tafels en stoelen worden van hout om de sfeer en uitstraling van de oorspronkelijke trein zoveel mogelijk te benaderen.

Het is nog niet helemaal duidelijk waar in het dakpark het historische icoon komt te staan. Dat maakt, dat we de toekomstige activiteiten voor dit deel van het interieur nog niet definitief willen vastleggen. Wellicht past er op die plek een start- en informatiepunt voor wandelingen en rondleidingen of voor andere activiteiten in het park en in de stad; misschien is de plek geschikt voor stille overpeinzingen, muzieklessen, workshops of Yoga-oefeningen; het zou ook een exclusieve vergaderruimte kunnen zijn, of een combinatie van dit alles; zelfs een trouwlocatie willen we niet uitsluiten. Afstemming met specifieke functies ter plaatse in het park is in ieder geval wenselijk.



Concept indeling van het treinrijtuig (Biek 2023)

Werkzaamheden in 2025

Werkwijze

Er wordt naar gestreefd de restauratiewerkzaamheden zoveel mogelijk uit te voeren met hulp van studenten van Rotterdamse vakgerichte scholen en vrijwilligers. Bestuursleden nemen een groot deel van het werk voor hun rekening. De stichting kan terugvallen op ondersteuning door juridische adviseurs en technische experts die – op onbezoldigde basis – kunnen worden geraadpleegd. Voor specialistische werkzaamheden maken we incidenteel gebruik van betaalde vakkundigen. Ook vrijwilligers van de SSN zijn met hun ervaring op het gebied van treinen steeds bereid om waardevolle adviezen te geven en een handje te helpen. Zo werkt iedereen samen en kunnen mogelijke en onmogelijke klussen in onderling overleg kundig worden aangepakt.

Fasering en voortgang

Bij de opzet van het project zijn de volgende fasen gehanteerd:

- Transport van het rijtuig naar Rotterdam
- Herstel van het casco
- Restauratie van de buitenzijde naar de staat van 1914
- Afwerking van het interieur (vloer, wanden en plafond)
- Inrichting en gebruiksklaar maken v.h. rijtuig voor toekomstige bestemming
- Plaatsing van het rijtuig op het dak van het Hofpleinviaduct
- Inrichting van het buitenmuseum
- Opstart van het gebruik

In voorgaande jaren zijn er grote, spectaculaire klussen aangepakt, zoals het repareren van het karkas (2021), het aanbrengen van de (nieuwe) metalen buitenkant (2022), het gronden en verven daarvan (2023), met als hoogtepunt het aanbrengen van de ramen in de precies op maat gemaakte sponningen (2024).

In 2025 werden er, tegelijk met het afronden van deze grote klussen nieuwe uitdagingen in gang gezet, zoals het plaatsen van de (reeds gemaakte) bovenraampjes in de lichtkap, en de aanpak van de deuren.

Er waren in 2025 ook tegenslagen:

Gedurende het hele jaar is gewerkt aan lekkages en vochtplekken die hardnekkig telkens opdoken. Elke plek die werd aangepakt, bijvoorbeeld met kit of een stukje

nieuw hout, werd daarna regelmatig gemonitord met vochtmeter en meetlat, en telkens met opnamedatum, geregistreerd. Veel plekken moesten verschillende keren opnieuw worden aangepakt.

Er is in 2025 gewerkt aan de deuren en deurkozijnen. Van de oorspronkelijke klap- en schuifdeuren was niet veel over gebleven, en wat er nog was, verkeerde in erbarmelijk slechte staat. Als eerste is van de met metaal beklede houten deuren het oude hang- en sluitwerk verwijderd. Het metaal was oud, verbogen en aangetast door weersomstandigheden. Hierdoor kon het niet eenvoudig losgeschroefd worden zonder dat hout en metaal verder zouden worden beschadigd. Een klus, dus.



Originele deur (in Duitsland 2018). Herstel van zo'n deur is geen eenvoudig werkje

Er moet ook een aantal nieuwe deuren komen. Daartoe zijn de oorspronkelijke tekeningen (gelukkig tot onze beschikking) opnieuw gemaakt. Hieraan is in 2025 gewerkt. De sponningen voor de schuifdeuren, inclusief de ophanging en de rail, zijn inmiddels aangebracht. De deuren zelf zijn nog niet klaar. Tijdelijk zijn er planken voor de deuropeningen gemaakt, waardoor de wagen kan worden afgesloten.

Er is ook gewerkt aan de lichtkap van de wagen. De afmetingen van de bovenlichten zijn niet allemaal gelijk; daarom zijn sponningen en raampjes stuk voor stuk aangepast; elke combinatie heeft een nummer gekregen en is daarna geleverd. De raampjes zijn erin gezet; de handles om de raampjes te openen zijn besteld. Tussen de raampjes zijn nieuwe paneeltjes aangebracht en aan de binnenkant zijn deze voorzien van (nageschilderde) decoraties in Jugendstil.



Paneeltjes met originele en nieuw aangebrachte decoratie

Aan de voorkant en de achterkant van de wagen is gewerkt aan gebogen panelen die op de hoeken zullen worden aangebracht; in 2026 moet deze klus worden afgemaakt.

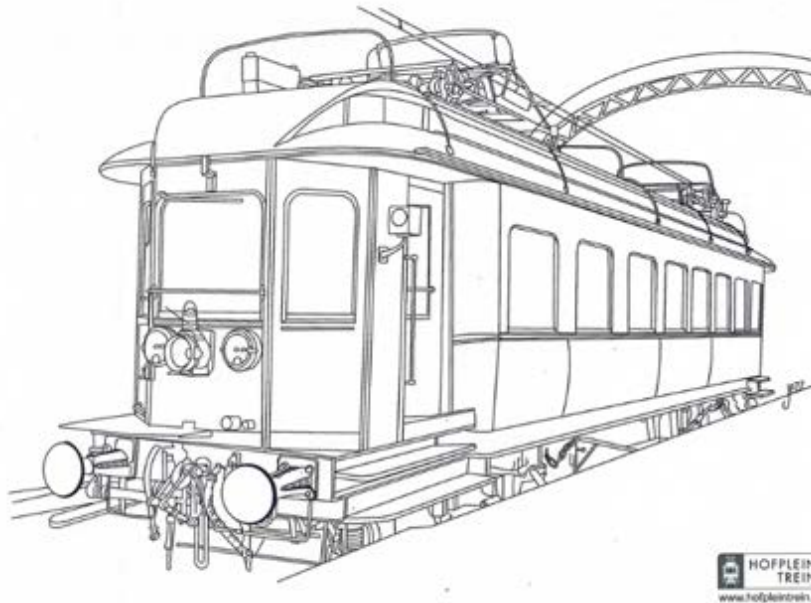
Met grote en kleine klussen wordt steeds meer zichtbaar hoe de trein er van binnen en van buiten uit komt te zien. Binnen is een mock-up opgesteld van de kant-en-klare banken (in 2021 gemaakt door leerlingen van het Hout- en Meubilerings College), om ook bezoekers een idee te geven hoe het rijtuig eruit zal gaan zien. Het is een glimp van het uiteindelijke resultaat van de restauratie, en een inspirerende uitdaging om verder te gaan.



Mock-up van de derde-klasbanken (met uitzicht op een trein van SSN)

Tot slot

2025 is het jaar waarin is gebleken, dat niet alles in één keer goed gaat. Lekkages en onderzoek naar een betere combinatie van verfsoorten hebben veel tijd gekost. Toch is er een behoorlijke vooruitgang geboekt op vele verschillende onderdelen; de afronding komt steeds dichterbij. Binnen afzienbare tijd zal de restauratie van dit unieke icoon van Rotterdam een feit zijn.



Hofpleintrein in perspectief

Bijlage: Financiële overzichten



Stichting Hofpleintrein Rotterdam
Bergselaan 115
3037BD Rotterdam

Exploitatierekening 2025

Uitgaven		Inkomsten	
Stalling en Transport	€ 3.331,00	Donaties en Crowdfunding	€ 699,00,0
Kosten restauratie	€ 6.531,50	Subsidies	€ 0,00,0
Totaal Algemene kosten	€ 5.323,91	Overige inkomsten	€ 8,21,0
Totaal Uitgaven	€ 13.186,41	Totaal Inkomsten	€ 707,21,0

Balans per 31 december 2025

Liquide middelen

ING bankrekeningen	€ 469,17
	€ 693,16
Totaal liquide middelen	€ 1.162,33

Kapitaalsvergelijking

Kapitaal per 1 januari 2024	€ 13.641,53
Saldo uit exploitatie	- € 12.479,20

Kapitaal per 31 december 2024

€ 1.162,33

J.G.Diepenhorst
Rotterdam, 1 augustus 2026

Vastgesteld door het bestuur in augustus 2026

Overzicht verleende bijdragen

Subsidies	Toegezegd	Ontvangen
2018		
Gemeente Rotterdam	€ 12.500,–	€ 12.500,–
Gemeente Rotterdam	€ 7.500,–	€ 7.500,–
2019		
Elise Mathilde Fonds	€ 5.000,–	
Prins Bernhard Cultuurfonds	€ 25.000,–	€ 15.000,–
J.E.J. Jurriaanse Stichting	€ 5.000,–	
2020		
Mondriaanstichting	€ 50.000,–	
Fonds Erfgoedvrijwilligers	€ 4.910,–	€ 4.910,–
2022		
Prins Bernhard Cultuurfonds		€ 5.000,–
St. Mondriaanfonds		€ 40.000,–
2024		
Elise Mathildefonds	€ 5.000,–	€ 5.000,–
St. Holland Spoor	€ 6.000,–	€ 6.000,–

Donaties

2017	
Crowd funding	€ 4.157,50
2018	
Crowd funding	€ 2.071,30
2019	
St. Holland Spoor	€ 1.000,–
LMC	€ 500,–
Crowd funding/donaties	€ 188,–
2020	
Crowd funding/donaties	€ 100,–
2021	
Crowd funding/donaties	€ 699,10
2022	
Crowd funding/donaties	€ 3.645,–
2023	
Donaties/giften	€ 551,60
2024	
Donaties/giften	€ 749,–
2025	
Donaties/giften	€ 699,–

Bijdragen om niet: stand per ultimo 2025

(voor zover mogelijk is de waarde van de bijdrage aangegeven)

Spoorwegmuseum; bruikleen rijtuig	€ 75.000,—
Stoom Stichting Nederland; (twee jaar stalling/faciliteiten)	€ 17.000,—
LMC; (stage uren, inzet leerkrachten en personeel; gem. € 20 p/u)	
MVM Asbestinventarisatie; asbest onderzoek	
Stichting Klassieke Locomotieven; twee pantografen	€ 3.000,—
Donateur; twee dozen hybrikit	€ 150,—
Museum Buurtspoorweg; koplampen	€ 3.000,—
Donateur; kist met gereedschap	
Akzo; verf	€ 2.000,—
Vrijwilligers; uren	
Zeilmakerij Rotterdam Cool BV; dekzeilen	
Hr. van den Berg; Bovenlichten uit noodwoning	
LMC: twee containers met inhoud; o.a. gereedschap	
't Verfhuis Leiden; korting op de verf	
Vemefa Constructa; korting op de rekening	
Onze vrijwilligers; o.a. boren, schroeven, klein gereedschap	
Paul Daeme; schaalmodel van een motorwagen	
Piet Buitendijk; diverse oude meters voor de stuurcabine	

Dank aan:



ALLE DONATEURS EN VRIJWILLIGERS



Stichting Hofpleintrein
Rotterdam
Bergselaan 115
3037BD, Rotterdam

bezoekadres:
Stoom Stichting Nederland
Rolf Hartkoornweg 50
3034KL, Rotterdam