

## RoMeO: terugblik op 2025

We kijken met een positief gevoel terug op het jaar 2025. We hebben volop invulling gegeven aan de missie van onze stichting, aan onze reden van bestaan: *het levend houden van de geschiedenis van het openbaar vervoer in en rond Rotterdam en het bevorderen van de kennis daarover*. Dat doen we door de ontwikkeling van de regio en stad Rotterdam te laten beleven met ons mobiele erfgoed. Of het nu door een mooie rondrit is met Citytour Lijn 10 of door een bezoek aan ons museum: we maken het verhaal van de ontwikkeling van de stad beleefbaar voor nieuwe en oude Rotterdammers en voor bezoekers vanuit de hele wereld. Zonder onze ruim 180 vrijwilligers, die zich dag in dag uit met veel energie en toewijding inzetten, was dat niet mogelijk.

2025 heeft voor ons positief uitgepakt. We hebben een kleine groei gezien bij zowel de bezoekers aan ons museum als Citytour Lijn 10. Daar zijn we blij mee. Ook het financieel resultaat viel niet tegen, mede door onze deelname aan de festiviteiten van het 750-jarig bestaan van onze buurgemeente Schiedam. Ons museum weten steeds meer gezinnen met kinderen goed te vinden, dankzij de goede samenwerking met en promotie door RotterdamPas. Daarmee groeit het aantal belangstellenden en kunnen wij nog meer kinderen en ouders iets leren over de geschiedenis van onze stad en hoe het openbaar vervoer daarin is meegegroeid.

De groei van toeristische bezoeken aan Rotterdam zien we terug in een bescheiden stijging van het aantal passagiers dat met ons meegaat op onze Citytour Lijn 10. Afgelopen jaar waren dat er ruim 11.000. In 2026 passen we lijn 10 verder aan aan de behoefte van toeristen, maar ook van onze vrijwilligers. Zodat ook een concept als onze Citytour, meegroeit met de tijd.

Tegelijkertijd was 2025 voor ons een jaar waarin we de uitkomsten van stevige keuzes uit 2024 hebben gezien. De belangrijkste daarvan was om het aantal verhuringen van trams omlaag te brengen. Onze eerste indruk is dat deze maatregel meer rust in de organisatie brengt, waardoor vrijwilligers minder belast worden. Ook besparen we kilometers met ons materieel, waardoor de druk op het onderhoud wat afneemt.

Verhuurritten die wel gereden worden, spitsen we meer toe op toeristen (bijvoorbeeld via de ritten voor cruisemaatschappijen) en particuliere aanvragen (zoals huwelijken, verjaardagen, familie-uitjes). Daarnaast hebben we meer rust in de organisatie gecreëerd door het aantal museumbezoeken op afspraak (buiten de maandelijkse museumdagen om) te beperken; dit vraagt veel inzet van vrijwilligers. Wij willen deze lijn – zo lang dat financieel verantwoord is – vasthouden. Deze veranderde koers vraagt ook aanpassingen van onze vrijwilligers; als bestuur blijven we deze lijn daarom gevraagd en ongevraagd uitdragen.

We staan er niet elke dag bij stil, maar het blijft bijzonder dat we met ruim 180 vrijwilligers, jong en oud, ons werk samen voor elkaar krijgen. Met vrijwilligers die voor de schermen de handen uit de mouwen steken. Als trambestuurder, tramconducteur, of buschauffeur. Maar zeker ook achter de schermen. Minder zichtbaar, maar minstens zo belangrijk. Bijvoorbeeld bij de mensen die ons archief bemensen, de vrijwilligers in de techniek en het onderhoud, de restauratie, communicatie, catering, in het museum en bij remisebeheer.

2025 was ook het jaar waarin er bestuursleden opstapten en nieuwe bestuursleden instapten. Daarmee versterken we onze bestuurskracht. Er zit een gemêleerd gezelschap van 8

bestuursleden aan de bestuurstafel met variatie in achtergrond, kennis, kunde en leeftijd. Ook zijn we verheugd te melden dat we een opvolger hebben gevonden voor onze penningmeester, die ruim 20 jaar met veel precisie onze cijfers verzorgt. Onze wens dat deze post door een vrouw wordt ingevuld, is in vervulling gegaan. Het jaar 2026 wordt gebruikt om haar kennis te laten maken met de organisatie en het werk als penningmeester binnen onze stichting.

In 2025 is dit bestuur nog onvoldoende toegekomen aan het versterken van de coördinatie op cruciale functies. Dat krijgt in 2026 meer aandacht. We zien dat met een oplopende leeftijd van coördinatoren en de toename van het aantal vrijwilligers de aansturing van vrijwilligers steeds belangrijker wordt. Het is ingewikkeld om de juiste mensen aan te trekken met de juiste vaardigheden, met name als vrijwilligersorganisatie. Hoe dan ook willen we hier met meer focus op inzetten omdat het succes van onze organisatie valt of staat met goede coördinatie.

### **Huisvesting en toekomst**

De huisvesting in de remise Kootsekade en de garage Sluisjesdijk blijft – net als in 2024 – een hoofdpijndossier. Voor de Sluisjesdijk is inmiddels duidelijk geworden dat de huisvesting voor de historische autobussen tot medio 2028 beschikbaar is. In dat jaar verhuist de RET naar een nieuwe stallingslocatie in de Beverwaard. Het terrein aan de Sluisjesdijk wordt daarna herontwikkeld. De nieuwe stallingslocatie in de Beverwaard is voor ons geen optie, omdat deze niet overdekt wordt. Daarnaast heeft de RET niet de financiële middelen om een stallingsruimte voor historisch materieel te bouwen. We zijn gestart met het ontwikkelen van scenario's om de 20 historische autobussen ook na 2028 onderdak te kunnen bieden en trekken hierin op met de RET.

Voor de remise Hillegersberg geldt nog steeds dat deze aan groot onderhoud toe is. We zien dat acute gebreken steeds vaker met prioriteit door de RET worden opgepakt. Dit is echter geen preventief en groot onderhoud, want daar zijn geen middelen voor. Met algemeen directeur Linda Boot van de RET zijn we – in lijn met onze eigen toekomstscenario's - verschillende opties aan het verkennen om te komen tot een plan voor onderhoud en definitief behoud van de locatie aan de Kootsekade. We hopen hier in 2026 verdere concrete stappen mee te zetten. Het doel is realisatie van een robuust toekomstplan, dat ook door de stad gedragen wordt. De positieve grondhouding van de RET ten aanzien van onze stichting, onze doelstellingen en onze positie in de stad, waarderen wij zeer.

Tot slot: we houden onze zorgen over de ontwikkelingen van het Rotterdamse tramnet. In het kader van het Plan Toekomstvast Tramnet van de MRDH worden tot 2030 een aantal tramroutes in Rotterdam afgesloten en verwijderd. Het meest concrete plan betreft het verwijderen van de sporen tussen het Heemraadsplein en de Schiedamseweg in Delfshaven. Daarover hebben we in mei 2025 een [brief gestuurd aan de gemeenteraad](#). Door deze ingrepen verwachten we dat de aantrekkelijkheid van onze historische ritten sterk vermindert, omdat het met het verdwijnen van tracés moeilijker wordt om per tram een gevarieerde rondrit door de stad te rijden. Een minder aantrekkelijke rondrit betekent minder passagiers en minder inkomsten, terwijl de afspraak met de RET is dat we zoveel mogelijk onze eigen broek ophouden. We maken ons hierover zorgen en blijven ons hierover richting de Rotterdamse politiek uitspreken.

### **Exploitatie-activiteiten**

Ons paradepaardje Citytour Lijn 10 sierde de Rotterdamse straten van april tot en met oktober. Vele toeristen, dagjesmensen en (oud) Rotterdammers hebben we naar of langs de belangrijkste bezienswaardigheden van Rotterdam gebracht. In totaal maakten ruim 11.000 mensen gebruik van Lijn 10, zo'n 800 meer dan in 2024. Lijn 10 is en blijft dus onverminderd populair. Met onze hop on-hop off-dienst vervullen we een mooie én duurzame toeristische functie in de stad.

Lijn 10 reed in 2025 tachtig dagen. In juli en augustus van donderdag tot en met zondag, in de periode daarvoor en daarna in de weekenden. De route van lijn 10 was dit jaar op een aantal momenten langer dan we wilden. Dit kwam door de werkzaamheden voor de herinrichting van het Hofplein, waardoor we genoodzaakt waren een omleidingsroute te rijden.

Een kaartje voor Lijn 10 kost 15 euro (kinderen van 4 t/m 11 betalen 8 euro) en klanten kunnen daarmee de hele dag zo veel ze willen gebruik maken van Lijn 10 en de stad ontdekken. De voorverkoop van tickets bij de VVV-locatie op Rotterdam Centraal nam net als in 2024 weer iets toe: er werden ruim 1000 tickets verkocht.

Om meer inkomsten te genereren verhuren we onze trams en bussen. Ten opzichte van 2024 verhuurden we minder trams. Dit is een bewuste keuze: hiermee willen we rust brengen in de organisatie, de druk op vrijwilligers laten afnemen en besparen op kilometers, zodat de impact op het onderhoudswerk minder groot is. We reden in 2025 364 verhuurde ritten. Klanten waarderen de themaritten, zoals de Bijnametour en de TapasTram. Ook de ritten die we voor cruisemaatschappijen verzorgen blijven in trek, maar deze ritten bouwen we gestaag af naar een voor onze organisatie aanvaardbaar aantal. Onze ambitie voor 2026 is om het aantal verhuurde ritten verder te laten dalen naar 325.

De verhuur van de bussen bleef stabiel in vergelijking met 2024; er werden 25 ritten gereden (exclusief 33 ritten voor het 750-jarig bestaan van Schiedam). Zo kunnen we ook de geschiedenis van het Rotterdamse busbedrijf vertellen. Bij onze open museumdagen verzorgen de bussen mede de aan- en afvoer van bezoekers. In 2025 zetten we op enkele dagen voor het eerst ook bijzondere autobussen in voor een speciale rondrit. Die ritten kunnen rekenen op veel belangstelling. De historische autobussen werden ook ingezet voor pensioneringsritten van buschauffeurs en voor het vervoer van nieuw RET-personeel van en naar RET-vestigingen bij introductiedagen.

We onderzoeken de mogelijkheid om aanvullend op onze Citytour Lijn 10 een toeristische buslijn over een deel van Rotterdam-Zuid te organiseren, bijvoorbeeld langs Fenix en het onlangs geopende Nederlands Fotomuseum in pakhuis Santos. Strikte regelgeving ten aanzien van busvervoer vraagt om goede voorbereiding en uitwerking.

Een van de grotere evenementen waar we in 2025 aan deelnamen was het 750-jarig bestaan van onze buurgemeente Schiedam. In maart, juni en september verzorgden we in enkele weekenden met historische trams en bussen rondritten door Schiedam in opdracht van de gemeente. De trams reden tussen het Marconiplein, via het centrum van Schiedam naar Woudhoek en terug, belangstellenden konden gratis meereizen. Verschillende autobussen reden een rondrit via de bestaande buslijn 54. Op het Stadserf was er voor publiek de mogelijkheid om een aantal historische museumbussen te bekijken. Eind september werden onze bussen en trams ook ingezet tijdens de Brandersfeesten die opgenomen waren in het programma van het 750-jarig bestaan. Veel bezoekers van de festiviteiten hebben genoten van de aangeboden ritten. Ook vrijwilligers kijken met veel plezier terug op deze feestelijke

dagen.

## **Museum**

In april is het museum voor de eerste keer na de winterstop weer geopend voor publiek. Dat was meteen een succes, met ongeveer 500 bezoekers; veel meer bezoekers dan een jaar eerder in dezelfde maand. En ook in de zomervakantie is ons museum inmiddels een favoriet uitje, met name voor gezinnen. Ruim 700 bezoekers kwamen naar het museum op de eerste zaterdag van augustus. Een record. 2025 was hoe dan ook een positief jaar, want de bezoekersaantallen stegen met 16% (in 2024 steeg het aantal bezoekers met 5,5%). Daarmee was 2025 het beste seizoen tot nu toe, met in totaal ruim 3900 bezoekers over de 8 open museumdagen (april tot en met november).

Bezoekers betalen voor een toegangkaartje 7,50 euro (5 euro voor kinderen) of mogen gratis naar binnen met een RotterdamPas. De ritten van en naar de museumremise per tram en per bus zijn een mooie extra bij het museumbezoek: het toegangkaartje is hier ook geldig voor. Zo zorgen we bovendien voor minder parkeerdruk in de wijk. Hoewel het onze wens is om de museumremise meer dagen open te stellen, is dat qua beschikbaarheid van vrijwilligers niet haalbaar.

Ook dit jaar hebben we op een aantal museumdagen verschillende thema's belicht. De tweede museumdag van 2025 viel in het weekend van 4 en 5 mei en stond daarom in het teken van oorlog en bevrijding. Vierasser 504 liet de aanpassingen zien die nodig waren om in de oorlogsjaren te kunnen rijden tijdens de verduisteringsmaatregelen die door de Duitsers waren verordonneerd, zoals een grotendeels afgeschermd koplamp en witgeschilderde treeplanken om instappende passagiers in de donkere stad nog enige oriëntatie te geven.

In juni konden museumbezoekers een kijkje nemen in de werkplaats. Zo was er een wielpersinstallatie opgesteld, met op een scherm een doorlopende film die liet zien hoe het wielpersen in zijn werk gaat. Ook waren diverse testapparaten opgesteld en ook de elektrowerkplaats kon worden bezocht. Museumtram Schindler 242 (bouwjaar 1957) werd onder publieke belangstelling gelift. Tot slot werd de laatst gereviseerde motor in het draaistel van de 242 gemonteerd. Technische vrijwilligers gaven uitleg en beantwoordden vragen van bezoekers. Met deze themadag wilden we meer mensen interesseren voor een rol als vrijwilliger in de techniek.

Op vier museumdagen (mei, juli, september, november) werd twee keer een bijzondere museumbus ingezet om publiek de kans te geven hiermee een keer een rit te maken. In september werd bijvoorbeeld autobus 754 uit 1961 ingezet, die na een lange onderhoudsperiode weer in het openbaar te zien was. Onderweg werd gestopt voor foto's. De ritten konden rekenen op veel belangstelling en enthousiaste reacties van het publiek.

Tot slot werd er in onze museumremise op zaterdag 6 september en zondag 7 september een tentoonstelling georganiseerd door de Stichting Historisch Hillegersberg-Schiebroek (SHHS). Er waren historische voorwerpen uit de collectie van de SHHS te bezichtigen. Bovendien was er een expositie van de Hillegersbergse kunstenaar Dick Carlier.

## **Restauratieprojecten en onderhoud**

Het grootste restauratieproject dat momenteel loopt is die van gelede tram 242, een tram uit de jaren '50 die gebouwd werd bij de Zwitserse fabrikant Schindler. De buitenzijde die geheel is gerestaureerd, is grotendeels gereed gekomen in 2023. In 2025 werd onder meer revisiewerk uitgevoerd aan de draaistellen en de motoren. Het einde van het werk is nog niet in zicht, maar in het afgelopen jaar zeker weer een stap dichterbij gekomen. De zeer populaire ritjes die wij aanbieden op open museumdagen met het kleine tramrijtuig 15, ook van fabrikant Schindler, laten nu al zien dat het tram 242 straks ook op straat niet aan de nodige liefde zal ontbreken.

In 2024 werd motorrijtuig 373 (jaren '60) ingekort door de middenbak te verwijderen, waardoor een enkelgeleed tramrijtuig ontstond zoals het oorspronkelijk is geleverd in de jaren '60: motorrijtuig 273. Het duurde vanwege moeilijk oplosbare storingen langer dan voorzien om deze tram weer op straat te krijgen, maar in april lukte dat. Vele bezoekers van de open museumdag zijn met deze unieke tram van en naar de museumremise gebracht; ook op Citytour Lijn 10 werd de tram veelvuldig ingezet. We zijn er trots op dat we van dit type tram weer een representant in de collectie hebben.

Ook aan bijwagen 387 uit de jaren '10 werd het nodige werk verzet. Er werd verder gewerkt aan het dak en aan de beplating en ook werd gewerkt aan de koppeling van het voertuig. Aan beide metrorijtuigen is klein herstel- en montagewerk uitgevoerd.

In 2025 werd bij de collega's van de stoomtram Hoorn-Medemblik gewerkt aan de fabricage en assemblage van de zwanenhalsdraaistellen voor aanhangrijtuig 1001 (jaren '30). Zo kan dit rijtuig weer in originele staat gebracht kan worden. Geen van onze trams heeft nog deze typerende draaistellen. Hoewel we in 2024 verwachtten deze draaistellen in de zomer van 2025 in de museumremise te ontvangen, is het werk uitgelopen: de verwachting is nu dat de zwanenhalsdraaistellen in de zomer van 2026 in Rotterdam arriveren. Voor dit project zijn fondsen geworven.

Net als in 2025 werd er veel onderhoudswerk uitgevoerd aan de historische autobussen, waardoor een verscheidenheid aan bussen regelmatig de weg op kan. Van RTM PontDaf 87 werd de motor gereviseerd, omdat deze in 2023 beschadigd raakte. De bus werd vanaf de jaren '70 ingezet op de buslijnen van de RTM, die de Zuid Hollandse eilanden en Rotterdam met elkaar verbonden. Inmiddels is de bus weer compleet en heeft in oktober een eerste rit met zo'n 30 belangstellenden gereden – uiteraard over de eilanden. Ook de okergele autobus 770 (fabrikant Kromhout-Verheul) uit begin jaren '60 kreeg een motorrevisie, waardoor ook dit prachtige exemplaar in 2026 de weg weer op kan.

Achter de schermen wordt gewerkt aan een meerjarenonderhoudsplan voor de vierassers. Deze bijzondere Rotterdamse trams uit de jaren '30 zijn het visitekaartje van onze Citytour Lijn 10 en maken jaarrond vele kilometers. Ze zijn toe aan groot onderhoud, vooral aan het werktuigbouwkundige deel. We brengen in kaart welk onderhoud op welke termijn nodig is en welke kosten dat met zich meebrengt.

We hebben de ambitie om ons collectieplan elke twee jaar te herzien. Daar hebben we in 2025 weer nieuwe stappen in gezet. Hoewel het collectieplan op inhoud en keuzes niet veel afwijkt van dat wat is ingediend bij de Cultuurplanaanvraag, willen we wel een beter onderscheid maken tussen het collectieplan en de collectiebeschrijving.

Met het collectieplan en de onderliggende collectiebeschrijving willen we richting geven waar we met betrekking tot de (voertuig-)collectie in willen investeren en aan willen werken. Ook willen we duidelijke doelstellingen presenteren aan onze vrijwilligers en stakeholders inzicht geven waar we met de collectie naar toe willen op het gebied van beheer, restauratie en verwerving van collectiestukken, waar we aan (gaan) werken, wanneer en waarom. En tot slot willen we hiermee een weloverwogen keuze maken op basis van financiële middelen en beschikbare menskracht.

### **Overige activiteiten**

We begonnen het jaar 2025 met hulp aan de RET voor het ijsvrij maken van de bovenleiding. Onze trams draaien daar de spreekwoordelijke hand niet voor om en onze vrijwilligers zeker niet. We zijn er trots op dat we helpen de stad bereikbaar te houden met trams van ruim 90 jaar en de RET is ons daarvoor zeer dankbaar. Ook tijdens de grote sneeuwval van januari 2026 werd er een week lang bijna 24 uur per dag een beroep op onze inzet gedaan om de Rotterdamse trambanen sneeuw- en ijsvrij te houden.

In januari 2025 ging de nieuwe dienstregeling van de RET in. Ook introduceerde de RET gelijktijdig een nieuw tramlijnnet. De zogenaamde TramPlus-lijnnummering (lijnen genummerd vanaf 20) verdween. Om de introductie van het nieuwe lijnnet publicitair en voor klanten op een bijzondere manier luister bij te zetten, reden we – op verzoek van de RET - met twee historische trams uit de jaren '60 aanvullend op de dienstregeling op lijn 6. Dat leidde tot leuke reacties van de passagiers. De aangepaste lijnnummers hebben ook voor ons gevolgen: de trams die van en naar het museum rijden op de open museumdagen voeren voortaan het lijnnummer 22. Eerder werd voor deze dienst lijnnummer 11 gebruikt. Sinds januari 2025 wordt lijn 11 gebruikt door de RET voor de tramlijn naar Schiedam Woudhoek.

Op zondag 20 mei organiseerden we een historische bustour in het teken van mei 1940. In de dagen voor het bombardement op Rotterdam is hard gevochten in en om Rotterdam. Deze voorgeschiedenis heeft een fors aantal sporen nagelaten in Rotterdam en vooral op Rotterdam Zuid. Met deze Battlefield Tour reden we langs kenmerkende locaties waar in die bewogen dagen zo hard is gevochten. Onder leiding van een deskundige gids werd op diverse plaatsen gestopt om details te vertellen en te bekijken. Onder meer de Willemsbrug, het Noordereiland, de Waalhaven, de Barendrechtsebrug en nog een aantal andere bijzondere locaties die samen het verhaal van de strijd in en rond Rotterdam vertellen, werden aangedaan.

Het begint inmiddels een traditie te worden dat wij op Koningsdag in samenwerking met de Oranjevereniging rondritten door Schiedam verzorgen met een van onze bussen. Dit jaar werd daarvoor autobus 754 ingezet. Tijdens de ritten werd ons museum gepromoot bij wijkbewoners.

Het jaar 2025 sloten we traditiegetrouw af met onze Wintertour. Nog voor de eerste rit begon, waren de tickets al uitverkocht. Daarmee wordt de Wintertour meer en meer een product waar door velen naar wordt uitgekeken in de donkere maanden. Ruim 1000 mensen hebben we een gezellig bezoek aan de remise bezorgd, inclusief een beker chocolademelk of glühwein, en een rondrit door feestelijk verlicht Rotterdam. Omdat we de tickets vooraf online verkopen, kunnen we klanten achteraf per e-mail benaderen voor feedback. Daaruit blijkt veel waardering: we krijgen een 4,7 voor de ontvangst in de remise en een 4,6 voor de rit (maximale

score: 5). De Net Promotor Score (NPS), die klantloyaliteit en aanbevelingsbereidheid meet, is +53. Dit wijst op een hoog aandeel enthousiaste klanten dat de Wintertour aanbeveelt aan anderen.

### **Inclusiviteit**

In 2025 hebben we afscheid genomen van bestuursleden en drie nieuwe bestuursleden welkom geheten. Twee daarvan zijn rond de 30 jaar. Daarmee is het bestuur qua leeftijdsopbouw meer een afspiegeling van de totale groep vrijwilligers en is er meer variatie in leeftijdsopbouw en achtergrond van bestuursleden. Dat is goed voor het bestuur en de organisatie. Een aandachtspunt blijft het aantrekken van vrouwen, binnen en buiten het bestuur: wat dat betreft zijn we geenszins een afspiegeling van de stad. Ook zijn we nog geen afspiegeling als we kijken naar de veelheid van culturele gemeenschappen die Rotterdam heeft. We blijven ons best doen om bij hen in beeld te komen, bijvoorbeeld via de ritten op Zuid en samenwerking met andere culturele partners.

Ook in 2025 zagen we meer jonge gezinnen dan in 2024 de museumremise bezoeken. Dat hebben we te danken aan de samenwerking met Rotterdampas. Jonge gezinnen, uit Rotterdam en haar vele verschillende wijken, maar ook uit omliggende gemeenten. Op deze manier blijven we jonge kinderen en hun jonge ouders boeien voor de geschiedenis van de stad en de geschiedenis van het openbaar vervoer. We zien dat ook bevestigd in het onderzoek Publieksbereik van 2025. Binnen de stad zijn we bovengemiddeld aantrekkelijk voor de Kindrijke Cultuurvreter en Ontspannen Buitenwijkers. Ook buiten Rotterdam zijn we voor deze doelgroepen bovengemiddeld interessant. De Klassieke Cultuurliefhebbers en de Lokale Vrijtijdsgenieters zijn trouwe bezoekers van ons museum en Lijn 10 in elk publieksprofiel. Als we naar de kenmerken van de doelgroepen kijken die ons waarderen, zien we in ieder geval dat ons aanbod voor alle leeftijden aantrekkelijk is.

In september deden we mee in het programma van Rotterdam Pride. Daarmee hebben we benadrukt dat bij onze organisatie iedereen welkom is en je mag zijn wie je bent, ongeacht achtergrond, identiteit of overtuiging. De trams van Citytour Lijn 10 reden met regenboogvlaggetjes en werden bemenst door vrijwilligers die zich identificeren als queer of die als sympathisant betrokken zijn. Het is voor het eerst dat er regenboogvlaggetjes op Rotterdamse trams werden geplaatst. Zo hebben we als museum zelf geschiedenis geschreven. Wij sluiten met het meevieren van Pride aan bij een bredere traditie: in steden als Amsterdam, Londen en Berlijn besteden ook de openbaarvervoerbedrijven en -musea aandacht aan Pride, met regenboogvlaggen op voertuigen of andere zichtbare steun aan de queercommunity.

In het voorjaar van 2025 hebben we een klein onderzoek binnen de organisatie laten uitvoeren over omgangsvormen en communicatie. Een aantal coördinerende vrijwilligers had hierover zorgen geuit bij het bestuur. Uit het onderzoek bleek onder meer dat onderlinge communicatie en samenwerking wordt belemmerd doordat mensen binnen de organisatie te weinig informatie en taken delen, er snel geoordeeld wordt zonder goed gesprek vooraf, er onvoldoende duidelijk is welke richting de organisatie op wil en niet altijd duidelijk is wie waarover gaat. Ook zijn er zorgen over vrouwonvriendelijkheid en in sommige gevallen ervaren vrijwilligers een sociaal onveilige werksfeer. We zijn daarom in 2025 gestart met het voorbereiden van het duidelijker uitdragen van onze visie, het vastleggen en uitdragen van gedragsregels, het opstellen van werkschrijvingen voor coördinatoren, het stimuleren van

afdelingsoverstijgend overleg en het werken aan inclusiviteit. In 2026 wordt dat verder geconcretiseerd en geïmplementeerd.

### **Innovatie**

Ons documentatiesysteem Atlantis, dat we in 2024 mede dankzij subsidie aanschafte om (delen van) de collectie online te kunnen ontsluiten, is inmiddels bereikbaar via onze website. Eind 2025 waren er zo'n 7000 objecten ontsloten. Vrijwilligers hebben hard gewerkt om de objecten van informatie te voorzien. De bedoeling is dat iedereen kan zoeken in foto's, documentatie en voorwerpen die te maken hebben met de historie van het Rotterdamse openbaar vervoer. Met de start van het nieuwe museumseizoen in april 2026, gaan we er ook publicitair meer aandacht aan geven. Via Atlantis is uitwisseling met andere culturele instellingen die hier ook gebruik van maken (zoals Museum Rotterdam) goed te organiseren. Dat levert ook een bijdrage aan interconnectiviteit.

Het nieuwe boekingssysteem waar we in het vorige jaarverslag over rapporteerden, is inmiddels in gebruik. Het aannemen en verwerken van verhuurritten verloopt hierdoor efficiënter, voor zowel vrijwilligers als klanten. We werken er samen met een ICT-leverancier aan om ook het inroosteren van personeel via dit systeem te laten verlopen.

We hebben in 2025 flinke stappen gezet op het gebied van sociale media. Verhalen die we delen worden goed gelezen en gewaardeerd. In de periode augustus 2024 - augustus 2025 hadden we voor Instagram en Facebook 220.000 gebruikers bereikt. Daarmee groeiden we met 87% op Facebook. Op Instagram deelden we ook veel meer content. Berichten werden rond de 440.000 keer bekeken en ook het aantal interacties (likes, comments, deelacties) nam toe tot ongeveer 10.000. De best gewaardeerde content betreft verhalen achter de schermen. Daarin leggen we in begrijpelijke taal complexe zaken uit. Zo werd een post over het verwijderen van sneeuw en ijs van de trambaan maar liefst 110.000 keer bekeken op Facebook. Veel aandacht kwam van mensen die ons doorgaans niet volgen. Op deze manier proberen we ook buiten de muren van ons museum en buiten onze trams en bussen te vertellen wat we doen en een blik te geven op de ontwikkeling van het openbaar vervoer door de jaren heen. Deze strategie houden we ook de komende jaren vast.

Aan het einde van 2025 hebben we een enquête gehouden onder vrijwilligers over Citytour Lijn 10. Daaruit bleek veel waardering voor de organisatie, maar kwamen ook verbeterpunten naar voren. In december 2025 is daarom een groep vrijwilligers samengesteld die het concept van Lijn 10 tegen het licht houdt, zodat onze unieke Citytour in de komende jaren relevant blijft voor klanten en aansluit bij de wensen van vrijwilligers. Er wordt onder meer gekeken naar aantrekkelijkheid van de route, informatievoorziening online en onderweg, belastbaarheid van en communicatie met vrijwilligers. Uitgangspunt is dat Lijn 10 een toeristische rondrit door en nabij het centrum van Rotterdam blijft, waarbij klanten kunnen in- en uitstappen en onderweg informatie krijgen over bezienswaardigheden langs de route.

### **Interconnectiviteit**

Traditiegetrouw hebben we in februari onze medewerking verleend aan het Chinees Nieuwjaar. Verschillende historische trams werden op de West-Kruiskade geparkeerd en gebruikt als verwarmde en overdekte plekken waar activiteiten werden georganiseerd.

De jarenlange samenwerking met bijnamenburgemeester Herco Kruik van Stichting Scheurmail Rotterdam werd voortgezet: ook in 2025 reden we bijnamen- en voetbaltours. In november hebben we onze medewerking verleend aan een ambassadeursrit voor Rotterdamse kroegen in het kader van de Dag van de Bruine Kroeg; de bruine kroeg wordt gezien als immaterieel cultureel erfgoed. Het verzoek van medewerking kwam van een aantal Rotterdamse horeca-ondernemers en de gemeente Rotterdam.

De samenwerking met ALLCAPS kwam in 2025 wat minder goed van de grond. Met name door werkzaamheden aan de Erasmusbrug lukte het niet een tramdienst te organiseren tussen het centrum en het festivalterrein met onze ludiek beschilderde Tingeling-tram. Wel werd de streetart-bus, in 2024 beschilderd door Maxim de Gilder, naar het festivalterrein in Beverwaard gebracht. In juni werd de bus op verzoek van ALLCAPS naar het Sneakerness Festival bij de Van Nellefabriek gebracht en daar bewonderd door zo'n 3000 festivalgangers. We hebben de ambitie om in 2026 de samenwerking met ALLCAPS verder te verdiepen om op die manier nieuwe doelgroepen te bereiken. Ook willen we de streetart-bustours weer oppakken.

We zien dat het starten van samenwerking met andere en ook grotere maatschappelijke of culturele instellingen in en om Rotterdam ingewikkeld is. Dat komt voornamelijk door het vrijwillige karakter van onze organisatie. Het maken van afspraken om samen te verkennen wat er mogelijk is, kost tijd en expertise en die is er binnen onze organisatie beperkt. In de context van een vrijwilligersorganisatie is de ambitie om nog meer samen te werken, niet eenvoudig uit te voeren. We houden onze ogen echter open voor mooie kansen op het gebied van interconnectiviteit.

De samenwerking met collega-organisaties is op verschillende manieren versterkt in 2025. Een delegatie van onze stichting bracht in april een bezoek aan de museumtramorganisaties in Essen en omgeving, gedurende het congres van Arbeitsgemeinschaft Historisches Nahverkehr (AHN) waar voornamelijk Duitse, maar ook andere Europese organisaties bij aangesloten zijn. Vier dagen lang werd kennis en ervaring uitgewisseld en werden vriendschappen verder versterkt.

In maart bezochten de technische collega's van de Elektrische Museumtramlijn Amsterdam (EMA) onze remise. In november kwamen de opleiders van de EMA bij ons op bezoek in de remise; ook maakten we met elkaar een mooie rondrit. Vrijwilligers vinden het waardevol om te leren van elkaar en over overeenkomsten en verschillen tussen de organisaties.

Op 18 oktober kregen we bezoek van een groep bestuursleden en medewerkers van de trammusea uit Gent en Antwerpen. De Belgische gasten waren onder de indruk van onze uitgebreide collectie. Met bijzondere interesse werden de overeenkomsten bestudeerd tussen onze oudste, in België gebouwde trams en de museumtrams in Gent en Antwerpen. Ook stond kennisuitwisseling centraal. De Belgische collega's hadden vooraf diverse vragen gestuurd over onze relatie met de RET en onze organisatiestructuur. Tijdens een uitgebreide presentatie is uitvoerig ingegaan op onze missie, visie, kernwaarden, aandacht voor vrijwilligers en de samenwerking met de RET en subsidieverstrekters.

We zijn al geruime tijd aangesloten bij Historisch Railvervoer Nederland, waar alle railmusea in Nederland lid van zijn. Ook hier kunnen we kennis uitwisselen en als collectief in gesprek met bijvoorbeeld overheden en andere belangenorganisaties in de mobiele erfgoedwereld.

In het weekend van 3 en 4 mei is een groep vrijwilligers met een historische autobus naar Maldegem in België geweest, om tijdens het Stoomtreinfestival Maldegem-Eeklo aanwezig te zijn bij het 100-jarig jubileum van het openbaar vervoer met de bus in België. Op 11 en 12 oktober waren we aanwezig bij de Stoomtreindagen van Stoom Stichting Nederland (SSN) in Rotterdam-Noord. Wij verzorgden in opdracht van de SSN het vervoer van belangstellenden tussen P+R Kralingse Zoom en het Stoomdepot. Er kwamen maar liefst 3500 bezoekers.

### **Incidenten**

We willen leren van incidenten; dat is onderdeel van ons veiligheidsbeheersysteem. Binnen onze organisatie is de Incidentencommissie verantwoordelijk voor het analyseren van incidenten en het waar nodig en mogelijk, geven van aanbevelingen. In 2025 heeft de Incidentencommissie drie incidenten behandeld: de onwelwording van een trambestuurder, een ontsporing op het Kruisplein en een lichte kop-staartbotsing tussen een tram en bus, die beide door ons worden beheerd. De rapporten en aanbevelingen zijn gedeeld met het bestuur; het bestuur heeft de aanbevelingen opgevolgd. Los van deze formeel gemelde incidenten hebben leden van de Incidentencommissie op informele wijze over diverse zaken meegedacht en geadviseerd.

### **Vertrouwenspersoon**

Het bestuur heeft in 2023 een vertrouwenspersoon aangesteld voor de medewerkers. Als medewerkers te maken krijgen met pesten, discriminaties, (seksuele) intimidatie of agressie en geweld op de werkvloer kunnen zij bij deze persoon terecht. Samen met de vrijwilliger bekijkt de vertrouwenspersoon dan wat er nodig is het werk als vrijwilliger weer veilig en met plezier te kunnen doen. De vrijwilliger houdt zelf de regie over het proces, de vertrouwenspersoon staat de vrijwilliger daarin bij. In 2025 is er één keer een beroep gedaan op de vertrouwenspersoon. Voor gevallen van minder ernstige aard is een klachten-meldpunt ingesteld. Hiervan is (nog) geen gebruik gemaakt.

### **Fair Practice / Fair Pay**

We erkennen het belang van de Code Fair Practice en committeren ons hier aan. We zijn echter een 100% vrijwilligersorganisatie. Niemand in de organisatie wordt vergoed en CAO-afspraken zijn niet aan de orde. Vrijwilligers krijgen wel een contract aangeboden met daarin wederzijdse verplichtingen. Verder dragen we zorg voor goede begeleiding en scholing van vrijwilligers, om te komen tot hoge betrokkenheid en mogelijkheden van zelfontplooiing. Daarmee willen we vrijwilligers aan ons blijven binden.

De bedrijfsvoering is helder en transparant. Conform de regels als culturele ANBI is belangrijke beleidsinformatie en bijvoorbeeld jaarverslagen in te zien op de website. In overlegstructuren worden belangrijke besluiten in werkgroepen voorbereid en met collega's gedeeld. Daarmee wordt gewerkt aan onderling vertrouwen en transparantie in de organisatie.

### **Code Cultural Governance**

Wij onderschrijven het belang van de Code Cultural Governance en hebben onze organisatie dienovereenkomstig ingericht volgens het 'Bestuursmodel' en passen de principes toe:

1. De organisatie realiseert haar maatschappelijke doelstelling door de historische collectie te beheren, hier in de stad verhalen mee te vertellen en over te dragen op de volgende generatie.
2. Wij dragen uit hoe we de Governance Code Cultuur toepassen en reflecteren hierop in het jaarverslag. Alle werkzaamheden van bestuur en vrijwilligers zijn geheel onbezoldigd.
3. Bestuursleden zijn onafhankelijk. Er is scherp oog voor potentiële belangenverstrengeling er wordt een cultuur van openheid gehandhaafd.
4. Bestuursleden hebben de taken binnen de organisatie onderling helder verdeeld en nemen daar verantwoordelijkheid voor. Zo worden belangrijke beslissingen en documenten altijd vastgelegd.
5. Het bestuur geeft leiding aan het functioneren en de resultaten van de organisatie. Het bestuur bewaakt het borgen van kwaliteit, kennis en continuïteit van het erfgoed, de exploitatie en de communicatie. De financiële administratie wordt door de penningmeester gevoerd en een extern accountantskantoor zorgt voor de controle en het opstellen van de jaarrekening.
6. Het bestuur gaat zeer zorgvuldig om met mensen (middels opleidingen en afgewogen taken) en middelen (er wordt scherp gelet op de kosten en het verbruik van middelen).
7. Het bestuur bestaat uit 8 leden; alle benodigde competenties zijn geborgd.

Rotterdam, 14 maart 2025

Joachim Kost