

Nationaal Register Railmonumenten

Eindverslag

Vooraf

In 1998 startte CIME/Stabien¹ in samenwerking met de vereniging Historisch Railvervoer Nederland (HRN) en diverse collectiehouders het project "Register Railgebonden Historische Objecten", tegenwoordig het *Nationaal Register Railmonumenten* genoemd. Sinds 2001 werd dit register-project uitgevoerd in het kader van de werkzaamheden van de stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) voor de Cultuurnota 2001-2004. Het Nationaal Register Railmonumenten werd sindsdien vervaardigd als onderdeel van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed (NRME). Eind 2004 werd dit project formeel afgerond; in het navolgende wordt hiervan verslag gedaan.

Het verslag van het project bestaat uit een aantal onderdelen:

- Een verantwoording van de beoordelingscommissie, die ten behoeve van het project in 1999 werd geïnstalleerd; deze commissie vormde zogezegd de "spil van het project". Deze verantwoording werd namens de commissie vervaardigd door dhr. mr. R.G. Klomp, lid van de commissie (Hoofdstuk 2).
- Een inleiding op deze verantwoording door CIME/Stabien, als formele uitvoerder van het project namens de vereniging HRN (Hoofdstuk 1) .
- Een aantal bijlagen, die bij de start en tijdens de loop van het project werden vervaardigd omtrent doel en werkwijze van het project, waaronder een overzicht van de in het kader van dit project geregistreerde railvoertuigen. Deze bijlagen zullen, samen met het onderhavige eindverslag, via de website van HRN (www.railmusea.nl) beschikbaar komen.

Het geheel biedt aldus een goed overzicht van inhoud en methode van het Nationaal Register Railmonumenten.

Het eindverslag werd op 21 april 2005 door de voorzitter van de beoordelingscommissie, mevr. mr. Van Diepen-Oost, aangeboden aan dhr. K. Wielemaker, voorzitter van de Klankbordgroep, die het project vanuit HRN begeleidde. Na instemming van Klankbordgroep en bestuur van HRN wordt dit rapport nu aan de openbaarheid prijsgegeven.

Het beheer van het Register wordt overgedragen aan de vereniging HRN. Omdat, zoals gezegd, het Nationaal Register Railmonumenten de laatste jaren is uitgevoerd in het kader van de werkzaamheden van de stichting MCN voor de Cultuurnota 2001-2004, zal dit verslag tenslotte deel uitmaken van het totale eindproduct van MCN over deze periode.

Vermelding verdient nog dat via een convenant met MCN overeengekomen dat informatie uit het Nationaal Register Railmonumenten ter beschikking zal blijven staan voor het Nationaal Register Mobiel Erfgoed.

Lelystad, 1 mei 2006

CIME/Stabien

M.H. Popma, projectleider

PS: Het door HRN goedgekeurde eindverslag van mei 2006 is naderhand hier en daar gewijzigd, zodat het om een tweede versie gaat (dd 10 oktober 2006), die slechts redactioneel, maar niet inhoudelijk afwijkt van de eerste versie.

1 Toen nog als de Stichting Service- en Adviesbureau Industrieel Erfgoed Nederland; zie verder noot 3.

Hoofdstuk 1: Verslag CIME/Stabien

1.1 Inleiding

Het initiatief tot de ontwikkeling van het *Nationaal Register Railmonumenten* werd genomen halverwege de jaren 1990, als bij een aantal collectiehouders op het gebied van historische trams en treinen, samenwerkend in de vereniging Historisch Railvervoer Nederland (HRN)², behoefte ontstaat aan een meer professionele aanpak van behoud, beheer en presentatie van het railgebonden erfgoed in ons land. Eén en ander hing samen met een aantal ontwikkelingen in die tijd, zoals een toenemende interesse bij publiek en overheid in industrieel en mobiel erfgoed en het naar elkaar toegroeien van de wereld van dat industrieel en mobiel erfgoed enerzijds en de bestaande, professionele cultuurwereld anderzijds. In die cultuurwereld vonden in diezelfde tijd discussies plaats rond de explosief groeiende hoeveelheid cultureel erfgoed en de relatief schaarse middelen, met begrippen als selectie, afstoting, afstemming en collectiemobiliteit en de introductie van het begrip "Collectie Nederland". Verder ontstond meer aandacht voor de maatschappelijke betekenis van het cultureel erfgoed en daarmee samenhangend voor publiekstaken (toerisme, educatie).

Deze discussies bleven in de wereld van het mobiele erfgoed niet onopgemerkt en bij een aantal collectiehouders in de railsector ontstond het idee van een "Collectie Nederland" op het gebied van het railgebonden erfgoed. Daarbij zou enerzijds aandacht moeten zijn voor een gezamenlijke inspanning die de individuele collecties overstijgt en waarbij begrippen centraal staan als waardering en selectie, verantwoorde afwegingen van investeringen in verwerving, conservering en restauratie van historisch rollend materieel en anderzijds voor afstemming tussen de collecties onderling. Voor zo'n gezamenlijke inspanning bleek meer inzicht nodig in de kwantiteit en kwaliteit van het historisch rollend materieel in ons land, bijvoorbeeld in de vorm van een register.

1.2 Overzicht en inzicht

Inmiddels was in 1997 de Stichting Service- en Adviesbureau Industrieel Erfgoed Nederland (Stabien) opgericht. Dit bureau kwam voort uit het Projectbureau Industrieel Erfgoed (PIE), dat juist een uitgebreide waardering en selectie van industrieel erfgoed in Nederland had uitgevoerd. Stabien werd opgericht met als voornaamste doel het adviseren en uitvoeren van projecten op het gebied van het roerend industrieel erfgoed in ons land.³ Samenwerking tussen HRN en Stabien leidde er toe, dat in 1998 het project Nationaal Register Railmonumenten van start kon gaan.

Dat dit project ook meer algemeen in een belangrijke culturele behoefte voorzag, bleek uit de subsidiëring van de start van het project door de Mondriaan Stichting en het Prins Bernhard Cultuurfonds. Sinds 2001 worden de activiteiten in het kader van het Nationaal Register Railmonumenten door het Ministerie van OCW gefinancierd in het kader van de cultuurnota 2001 - 2004.⁴

Het register diende van meet af aan te zorgen voor een *overzicht* van de totale verzameling historische trams en treinen in ons land en *inzicht* in de cultuurhistorische waarde daarvan. Het uiteindelijke doel van het Nationaal Register Railmonumenten lag wat verder in het verschiet: met behulp van zo'n register zouden de gezamenlijke collectiehouders kunnen komen tot een "representatieve selectie historische railvoertuigen" in ons land als "krachtige deelcollectie binnen de Collectie Nederland".⁵ Met een "representatieve selectie" wordt bedoeld dat deze deelcollectie *in ieder geval* illustratief moet zijn voor de geschiedenis van het Nederlandse railvervoer. Hoe hoger het illustratief vermogen, hoe *krachtiger* deze deelcollectie zal zijn. Bij de initiatiefnemers aan het project leefde de overtuiging dat voor de

2 De vereniging Historisch Railvervoer Nederland (HRN) kwam in 1994 tot stand als branche-organisatie, waarin vrijwel alle collectiehouders die zich met historisch railvervoer bezig houden verenigd zijn.

3 In 2003 werd binnen Stabien besloten nauw te gaan samenwerken met het in 2000 opgerichte Centrum voor Industrieel en Mobiel Erfgoed (CIME). Deze organisaties opereren sindsdien onder de naam CIME/Stabien, de naam die in het vervolg van dit verslag ook steeds zal worden gebruikt. Voor informatie over de activiteiten van CIME/Stabien: www.cime.nl of info@cime.nl. Ook informatie over het PIE en zijn activiteiten is via het CIME te verkrijgen.

4 Informatie hierover: www.mobiel-erfgoed.nl

5 Zo'n omschrijving van een Collectie Nederland op railgebied sluit aan bij de omschrijving die mevr. drs H. d'Ancona als Minister van Cultuur begin jaren 1990 gaf van een gewenste collectie industrieel erfgoed: "een evenwichtig samengestelde collectie, die een representatief beeld geeft van de ontwikkeling van de industrie in ons land en de sociaal-economische geschiedenis die daarmee verbonden is". Een invulling in de richting van de geschiedenis van het railvervoer is hier gemakkelijk van af te leiden.

totstandkoming van een dergelijke *representatieve selectie* nog een hoop achterstanden in te lopen waren op het gebied van conservering en restauratie van cultuurhistorisch waardevolle objecten. Een Nationaal Register Railmonumenten kan behulpzaam zijn bij het bepalen van prioriteiten in deze.

1.3 Schaarre middelen

De -per definitie- relatief schaarse middelen die de samenleving bereid is in te zetten voor het railhistorische deel van de mobiele collectie Nederland, zouden dan zoveel mogelijk naar prioriteiten aangewend kunnen worden voor behoud, beheer en presentatie van die deelcollectie, bestaand uit railvoertuigen die de meest zinvolle bijdrage leveren aan de mobiele collectie Nederland, ofwel railvoertuigen met de hoogste cultuurhistorische waarde.

Het gehele project werd door HRN uitbesteed aan CIME/Stabien en onder verantwoordelijkheid van CIME/Stabien uitgevoerd. Voor de begeleiding vanuit het veld werd door HRN een "Klankbordgroep" samengesteld, die de deelnemende collectiehouders vertegenwoordigde.⁶ CIME/Stabien zorgde samen met deze Klankbordgroep voor de verdere inhoudelijke en procedurele vormgeving van het project. Voor de inhoudelijke vormgeving moest er een breed gedragen waardestellingsmethodiek komen, voor de procedurele vormgeving was het van groot belang dat de daadwerkelijke beoordeling op een zo objectief mogelijke, door alle deelnemende collectiehouders gedragen wijze zou plaatsvinden. In het "Basisdocument" en het "Huishoudelijk Reglement" werden de spelregels voor het Nationaal Register Railmonumenten in 1999 duidelijk vastgelegd en verantwoord.⁷

1.4 Waardstelling

Om te kunnen waarderen en selecteren zijn criteria nodig, criteria om de cultuurhistorische waarde van de objecten te kunnen bepalen. Deze criteria zijn ontwikkeld in nauwe samenwerking met de reeds genoemde Klankbordgroep. Over de wijze waarop dit is gebeurd is door CIME/Stabien in 2000 verslag gedaan; in het onderstaande worden de belangrijkste bevindingen zeer beknopt weergegeven, verder wordt naar dit verslag verwezen.⁸

Ten behoeve van het Nationaal Register Railmonumenten werd eerst een kader geschetst met betrekking tot de waardering en selectie van cultureel erfgoed in het algemeen. In dat kader moet de selectie van specifieke objecten binnen dat cultureel erfgoed, historische railvervoermiddelen, worden gezien. In de afgelopen decennia heeft men zich immers op diverse terreinen van het cultureel erfgoed met vraagstukken rond waardering en selectie bezig gehouden.

Zo werden ten behoeve van het Monumenten Selectieproject⁹, de Wet Behoud Cultuurbezit¹⁰, het Deltaplan Cultuurbehoud¹¹ en de Branchestudies Industrieel Erfgoed¹² reeds waarderings- en selectiecriteria ontwikkeld, waarvan voor het onderhavige project dankbaar gebruik werd gemaakt. Voor het Nationaal Register Railmonumenten werden vooral de resultaten gebruikt die het PIE in de jaren 1990 bij het waarderen van industrieel erfgoed had geboekt, terwijl ook de criteria van het Deltaplan Cultuurbehoud een belangrijke rol hebben gespeeld.

Daarbij werd besloten de reikwijdte van het Nationaal Register Railmonumenten in eerste instantie te beperken tot "Nederlands materieel", dat wil zeggen materieel dat in Nederland gebruikt is.¹³ Deze keuze betekende dat een aantal objecten die op door collectiehouders worden beheerd, vaak buitenlands materieel dat meer als "productiemiddel" voor de exploitatie dan als belangrijk nationaal erfgoed moet worden beschouwd, niet konden worden geregistreerd.

Van een leeftijds criterium, de eerste voorwaarde in de Monumentenwet, is afgezien. In verband met de relatief korte geschiedenis van het railvervoer, en daarmee van het fenomeen railvoertuigen, is gekozen voor objecten die "buiten de actieve dienst zijn gesteld".

6 Zie voor de samenstelling van deze Klankbordgroep hoofdstuk 2.

7 Beide documenten zijn als bijlage bij dit verslag gevoegd.

8 Zie hiervoor het document "Selectiecriteria voor historische railvoertuigen", dat als bijlage bij dit verslag is gevoegd.

9 Voor de cultuurhistorische waardering en selectie van *onroerend* cultureel erfgoed (monumenten).

10 Voor de cultuurhistorische waardering en selectie van *roerend* cultureel erfgoed, dat op een lijst behorende bij deze wet wordt geplaatst en krachtens deze wet bijvoorbeeld niet mag worden uitgevoerd.

11 Voor de cultuurhistorische waardering en selectie van *roerend* cultureel erfgoed, met name in musea, ten behoeve van het zogenaamde Deltaplan Cultuurbehoud in de jaren 1990.

12 Voor de cultuurhistorische waardering en selectie van *industrieel* erfgoed. Hoewel bedoeld voor de waardering van *onroerend* en *roerend* industrieel erfgoed, is in de praktijk met name het onroerend industrieel erfgoed geïnventariseerd en gewaardeerd.

13 Na evaluatie van het project in 2002 werd ook materieel dat in Nederland werd *geproduceerd* in de waardering en registratie betrokken.

1.5 Cultuurhistorische waarde

Een object werd beoordeeld naar de cultuurhistorische waarde, die in het Nationaal Register Railmonumenten wordt gerelateerd aan de rol die het object heeft gespeeld in de geschiedenis van het Nederlandse railvervoer.¹⁴ Analoog aan de methode van de Branchestudies Industrieel Erfgoed hangt de cultuurhistorische waarde vooral samen met de *representatiewaarde* van het object ten aanzien van de belangrijkste ontwikkelingen in de geschiedenis van het Nederlandse railvervoer.¹⁵ Deze waarde is binnen het huidige Nationaal Register Railmonumenten onafhankelijk van de fysieke staat waarin het object verkeert; binnen het kader van deze opvattingen maakt restauratie van het object de cultuurhistorische waarde niet hoger.¹⁶

In de discussies over de vraag hoever een restauratie mag gaan en over zaken als "terugrestaureren" wordt binnen het register geen stelling genomen. De beoordeling ten behoeve van het Nationaal Register Railmonumenten houdt ook geen oordeel in over de wijze waarop met objecten kan of mag worden omgegaan. Er van uitgaande dat collectiehouders hun objecten op een zorgvuldige en respectvolle wijze beheren, wordt iedere wijze van behoud legitiem geacht. Aan het register ligt een document ten grondslag met "Richtlijnen behoud en beheer". Er wordt vanuit gegaan dat elke collectiehouder deze richtlijnen onderschrijft.¹⁷

1.6 Criteria

In het verlengde hiervan ligt de discussie omtrent werkend behoud van industriële en mobiele historische objecten en de gevolgen daarvan voor de authenticiteit van het object. Met betrekking tot het register geldt ook hier, dat over het al of niet werkend behoud geen oordeel wordt geveld. Het is aan de collectiehouder om daarop de juiste manier mee om te gaan. Ook hier houdt opname in het Nationaal Register Railmonumenten geen oordeel in over de wijze waarop het object behouden wordt. Discussies over werkend behoud, diverse vormen van authenticiteit en het belang daarvan, worden hiermee buiten de beoordeling gelaten.

Tijdens de duur van het project kwamen Beoordelingscommissie en Klankbordgroep eenmaal per jaar bijeen om de voortgang te bespreken. Begin 2002 vond een uitgebreider evaluatie van het project plaats, waarbij de criteria enigszins zijn aangepast.¹⁸ Omdat bovendien in de gehanteerde waarderingsmethodiek de cultuurhistorische waarde in hoge mate samenhangt met de representatiewaarde ten aanzien van de belangrijkste ontwikkelingen in de geschiedenis van het Nederlandse railvervoer, werd een overzicht van deze ontwikkelingen vervaardigd en aan de criteria toegevoegd.¹⁹ Eerdere beoordelingen werden als gevolg daarvan nog eens tegen het licht gehouden.

1.7 Beoordelingsprocedure

De daadwerkelijke beoordeling van historische railobjecten vond plaats op voordracht van de desbetreffende collectiehouder; objecten die niet werden voorgedragen werden in principe ook niet beoordeeld. In het onderstaande worden zeer beknopt enkele procedurele zaken uit het beoordelingstraject weergegeven. Meer informatie hierover is te vinden in de reeds genoemde documenten, die bij de start van het project werden vervaardigd (Basisdocument en Huishoudelijk Reglement) en in hoofdstuk 2, waar namens de beoordelingscommissie dhr. mr. R.G. Klomp inhoudelijk verslag doet van taak en werkzaamheden van deze commissie tijdens het project.

Aangestipt is reeds, dat het van groot belang is de beoordeling op een zo objectief mogelijke, door alle deelnemende collectiehouders gedragen wijze te laten plaatsvinden. De participanten in het project waren en zijn zich daarbij overigens terdege bewust van het feit, dat echte objectiviteit in dit verband niet bestaat en dat het woord "intersubjectief" hier beter op z'n plaats is. Er werd dus gestreefd naar een zo groot mogelijke "intersubjectiviteit", gebaseerd op een zo groot mogelijke deskundigheid op diverse relevante deelreinen van het historisch railvervoer als cultureel erfgoed.

14 Er zijn tal van andere omschrijvingen van cultuurhistorische waarde mogelijk, maar deze omschrijving beantwoordde het best aan het doel van het Nationaal Register Railmonumenten.

15 Hoewel niet als zodanig benoemd, zijn in de criteria rond representatiewaarde, in combinatie met de belangrijke ontwikkelingen in de geschiedenis van het Nederlandse railvervoer die later nader werden omschreven, de begrippen *ijkwaarde*, *schakelwaarde* en *symboolwaarde* uit het Deltaplan Cultuurbehoud duidelijk herkenbaar.

16 Deze keuze heeft te maken met het eerder geschetste doel van het Nationaal Register Railmonumenten, waarvan bijvoorbeeld het bepalen van prioriteiten bij de restauratie van de historisch meest waardevolle objecten deel uitmaakt.

17 Dit document is als bijlage bij dit rapport gevoegd.

18 Deze definitieve criteria zijn als bijlage bij dit rapport gevoegd.

19 Dit overzicht is als bijlage aan dit verslag toegevoegd.

Ten behoeve daarvan werd een "beoordelingscommissie" geformeerd, die z'n geheel deze deskundigheid vertegenwoordigde en die bovendien louter bestond uit onafhankelijke leden; onafhankelijk in die zin, dat de deskundigen geen binding hadden met individuele collectiehouders.²⁰

Deskundigheid werd in de eerste plaats gevraagd op het gebied van de inhoudelijke deel terreinen van het geschiedenis van het railvervoer in Nederland, te weten spoorwegen, tramwegen en industrieel railvervoer. Om de beoordelingen bovendien in een breder kader te kunnen plaatsen, hadden deskundigen zitting op het gebied van de algemene geschiedenis, de techniekgeschiedenis en de museologie. Deze commissie werd voorgezeten door een onafhankelijk voorzitter, met brede ervaring in de cultuurwereld.

1.8 Digitaal

De voordrachten werden door de collectiehouders gedaan aan de hand van een speciaal ontwikkeld "voordrachtsformulier", waarop het object op een aantal belangrijke aspecten wordt beschreven. Bovendien diende de voordracht gepaard te gaan met een eigen voorstel voor een cultuurhistorische waardering door de collectiehouder.²¹ De beoordeling door de beoordelingscommissie bestond dan ten dele uit het "beoordelen van de beoordeling van de collectiehouder" aan de hand van de aangeleverde informatie en de eigen deskundigheid.

Aankankelijk was het Nationaal Register Railmonumenten een "papieren register". Hoewel ook nog steeds alle voordrachten en beoordelingen in papieren staat bewaard worden, is in de loop van het traject het geheel in fasen steeds meer gedigitaliseerd. Tegenwoordig zijn alle objecten, inclusief beschrijvingen en waarderingen opgenomen in de Database van het Nationaal Register Railmonumenten (hierna kortweg Register-Database), een Acces-applicatie die is ontwikkeld door de projectmedewerker dhr. drs. R. van den Broeke.

Vermelding verdient in dit kader dat op basis van het Nationaal Register Railmonumenten de website Railmonumenten is vervaardigd, waar over een vijftigtal "topstukken" uit de Railcollectie Nederland uitgebreide informatie wordt gegeven en een historische context wordt geschetst.²²

1.9 Resultaten

Eind 2004 kon het beoordelingsproces worden afgesloten. Een uitgebreid overzicht van de beoordelingen is te vinden in de bijlagen. Een beknopte samenvatting van de resultaten wordt in het navolgende gegeven, waarbij ten behoeve van deze samenvatting enkele getallen zijn afgerond. Gebleken is, dat zich in Nederland bij diverse collectiehouders zo'n 1400 historische railvervoermiddelen bevinden.²³

Daarvan zijn zo'n 100 objecten niet als "erfgoed" te beschouwen; ze worden door de desbetreffende collectiehouder niet als "museaal te bewaren" aangemerkt, maar bijvoorbeeld gebruikt als werkmaterieel, "plukmaterieel" en dergelijke. Dat betekent dat uiteindelijk 1300 railmonumenten in principe voor opname in het Nationaal Register Railmonumenten in aanmerking zouden komen. Daaronder bevinden zich:

- locomotieven:	350	(wo 50 stoomlocomotieven)
- motorwagens / treinstellen:	150	(wo meer dan 100 historische elektrische stadstrams)
- personenrijtuigen:	50	(wo bijwagens voor elektrische stadstrams)
- goederenwagens:	600	
- overig:	150	(wo veel dienstmaterieel ²⁴)

Alle 1400 bovengenoemde railvoertuigen zijn op objectniveau geïnventariseerd, dat wil zeggen dat ze zijn opgenomen in genoemde Register-database. Daarmee is overzicht gecreëerd met betrekking tot de deelsector Rail van de mobiele collectie Nederland: alle objecten zijn geïdentificeerd zijn en we weten in welke collectie de objecten zich bevinden.

20 Dat wil zeggen werkzaam bij, in besturen zitten van , of anderzijds betrokken zijn bij activiteiten van collectiehouders.

21 Het voordrachtsformulier is als bijlage aan dit verslag toegevoegd.

22 De Website Railmonumenten is vervaardigd in samenwerking met Cheperu Cultuurtechnologie te Warffum en kon tot stand komen dankzij subsidies van de Mondriaan Stichting, het Prins Bernhard Cultuurfonds en het VSB Fonds. Zie: www.railmonumenten.nl

23 Inventarisatie door het lid van de beoordelingscommissie, dhr. ing. B. Schooneveld; zie ook het verslag van de beoordelingscommissie in hoofdstuk 2.

24 Nadere analyse zou moeten uitwijzen in hoeverre hieronder zich nog meer "niet als erfgoed te beschouwen objecten" bevinden.

1.10 Belangrijkste objecten

Dat geldt dus ook en vooral voor de 1300 historische railvoertuigen die in principe als "erfgoed" worden bewaard. Daarbij dient aangetekend te worden dat niet alle 1300 museaal te bewaren objecten konden worden gewaardeerd, omdat bijna 600 objecten niet door de desbetreffende collectiehouders werden voorgedragen.²⁵ Deze 600 objecten zijn dus wél geïnventariseerd, niet gewaardeerd.

Er zijn 738 objecten op cultuurhistorische waarde beoordeeld; daarvan kregen 189 objecten een A-status, 167 objecten een B-status en 369 objecten een C-status; 13 objecten konden om uiteenlopende redenen niet beoordeeld worden. Een overzicht van de niet-gewaardeerde objecten is te vinden in de bijlagen. Een blik op de deelnemende collectiehouders, het feit dat deze eerst vooral hun potentiële A-objecten hebben voorgedragen en een eerste analyse van het geheel van deze niet-gewaardeerde objecten rechtvaardigt de conclusie dat "im grossen und ganzen" de belangrijkste historische objecten in ons land inmiddels zijn gewaardeerd en in het Nationaal Register Railmonumenten zijn opgenomen. Zonder aan het mogelijke belang van de niet gewaardeerde objecten te willen afdoen, is naar de mening van de uitvoerende organisatie CIME/Stabien een goed en bruikbaar overzicht ontstaan van de mobiele collectie Nederland op railgebied, een mening die door de beoordelingscommissie wordt onderschreven.²⁶

1.11 Het Nationaal Register Mobiel Erfgoed

Terwijl de werkzaamheden aan het Nationaal Register Railmonumenten in volle gang waren, kreeg dit project een nieuw perspectief in het licht van de Cultuurnota 2001 - 2004. In 1999 werd de stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) opgericht als koepelorganisatie voor collectiehouders en (organisaties van) particuliere eigenaren van historische transportmiddelen, ten einde bij de overheid aandacht te vragen voor de hier en daar dramatische situatie binnen deze sector ten aanzien van het behoud en beheer van waardevolle objecten. Initiatiefnemers waren het Nationaal Luchtvaartthemapark Aviodrome en de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik, CIME/Stabien werd vanaf het begin bij dit initiatief betrokken. In 2000 kreeg MCN in het kader van de Derde Cultuurnota van het Ministerie van OCW subsidie voor het 'inventariseren en waarden van het mobiel erfgoed' in Nederland. Deze activiteiten zouden moeten leiden tot een Nationaal Register Mobiel Erfgoed (NRME), waarin historische transportmiddelen uit alle vier de sectoren water, rail, weg en lucht opgenomen zouden kunnen worden. CIME/Stabien ontwikkelde een "format" voor dit register, waarbij niet allen gebruik werd gemaakt van de methode van het Nationaal Register Railmonumenten, maar ook van het reeds langer bestaande Nationaal Register Varende Monumenten.²⁷

1.12 De toekomst

Inmiddels zijn zowel in de sector Lucht als in de sector Weg vergelijkbare criteria en procedures ontwikkeld voor de waardestelling van het mobiel erfgoed in die sectoren en bestaan er naast registers voor historische vaartuigen en railvoertuigen ook registers voor historische wegvoertuigen en vliegtuigen. Het NRME is een "virtueel" register, in die zin dat het als register "niet echt bestaat". Het is een interface, waarmee informatie opgeroepen kan worden uit vier sectorale deelregisters, waaronder het Nationaal Register Railmonumenten. Het Nationaal Register Railmonumenten is inmiddels een onlosmakelijk onderdeel van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed geworden. Het NRME is via Internet raadpleegbaar; nu nog alleen in proefversie voor geautoriseerde gebruikers, zoals bijvoorbeeld beleidsmakers, collectiehouders en koepelorganisaties. De stichting MCN, verantwoordelijk voor het NRME, heeft de verdere ontwikkeling van dit register, niet alleen voor beleidsmatige zaken, maar ook ten behoeve van publiekstaken, hoog op de prioriteitenlijst staan. Het is te hopen dat in dat kader ook voor het Nationaal Register Railmonumenten de noodzakelijke middelen voor onderhoud en verdere ontwikkeling beschikbaar komen.

25 Zie het overzicht van collectiehouders in de bijlagen. Hierbij is aangegeven welke collectiehouders wel en welke niet aan het project hebben deelgenomen.

26 Zie de verantwoording van de beoordelingscommissie in hoofdstuk 2.

27 Zie voor informatie over dit register de website van MCN: www-mobiel-erfgoed.nl of van de Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen: www.fonv.nl. In tegenstelling tot het Nationaal Register Railmonumenten wordt in het Nationaal Register Varende Monumenten met name op authenticiteit geselecteerd en nauwelijks naar cultuurhistorische waarde.

Hoofdstuk 2: Verantwoording Beoordelingcommissie Nationaal Register Railmonumenten

2.1 Inleiding

Het vervoer over rails van reizigers en goederen heeft vele generaties gefascineerd. De eerste spoorlijn in Nederland werd in 1839 geopend en geleidelijk aan werd het net uitgebreid, zij het veel te langzaam. Rond 1860 was het land daardoor zover bij de buurlanden achtergeraakt dat in 1860 door de regering bij wet tot de aanleg werd besloten van 800 km spoorweg om de ontbrekende delen van het net aan te vullen en twee latere wetten zorgden voor nog meer nieuwe lijnen. Omdat aanleg en exploitatie van een spoorlijn kostbaar was en daarom in sommige gebieden onvoldoende rendabel dreigde te zijn, werden in 1878 allerlei bezwarende, voor de hoofdspoorwegen geldende, bepalingen uit de spoorwegwet van 1875 geschrapt. Hierdoor werd de aanleg van lokaalspoorwegen (en ook van stoomtramwegen) mogelijk. Naast de van nationale betekenis zijnde spoorwegen en regionale lokaalspoorwegen, maakte Nederland in 1864 ook kennis met trams. Aanvankelijk waren dat paardentrams in de grote steden, maar vanaf 1879 kwamen door het vervallen van belemmerende wettelijke bepalingen ook door stoomlocomotiefjes getrokken trams in zwang, waarmee grotere afstanden konden worden overbrugd. Door latere wetgeving, die lichtere constructie van bovenbouw en rollend materieel alsmede eenvoudiger beheer en dienstuitvoering faciliteerde, werd de aanleg van interlokale tramwegen in vele variëteiten gestimuleerd. Naast het normaalspoor (1435 mm) koos men, afhankelijk van geografische en /of financiële omstandigheden, ook vaak voor smalspoor. Veel lijnen werden aangelegd met een spoorwijdte van 750 mm, 1000 mm of 1067 mm. Als aanvulling op de normaalsporige spoorlijnen ontstond zo een wijdvertakt patroon van interlokale tramwegen dat van onschatbare betekenis is geweest voor de ontsluiting van het platteland. Rond 1900 werd de elektrische tractie geïntroduceerd; aanvankelijk op de stadstramlijnen, maar enkele jaren later ook bij de interlokale tramwegen en de spoorwegen. In dezelfde periode vond ook de verbrandingsmotor toepassing voor de aandrijving van railvoertuigen om zo het vervoer op niet-geëlektrificeerde tram- en spoorlijnen te kunnen moderniseren.

2.2 Bewaren

In Nederland begon al rond 1920 het besef te ontstaan om stoomlocomotieven, rijtuigen, goederenwagens en andere objecten, die buiten gebruik raakten, maar herinnerden aan een rijke historie van technische en sociale ontwikkeling, voor het nageslacht te bewaren. Dit leidde in 1927 tot de oprichting van het Nederlands Spoorweg Museum. De verdwijning tussen 1961 en 1965 van de laatste klassieke, elektrische interlokale trams en in 1966 de totale opheffing van het smalsporige eilandennet van de Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij, waarop stoom- en motortrams hadden gereden, deden in wijdere kring het besef rijpen om ook met sloop bedreigd trammaterieel te redden. Speciaal daartoe opgerichte organisaties, maar ook particulieren, beijverden zich om kenmerkende railvoertuigen van de ondergang te redden en een collectie van nationaal belang op te bouwen. Deze ontwikkeling ging gepaard met de sluiting door de Nederlandse Spoorwegen van tal van secundaire spoorlijnen. In verschillende delen van het land slaagden museumorganisaties er in met opbraak bedreigde baanvakken in beheer of eigendom te verkrijgen teneinde daarop de rijke variëteit van spoor- en tramwegmaterieel rijdend te kunnen tonen en zo een voorbijge episode voor het nageslacht "in vivo" te bewaren.

In de drie grote steden bleef door particulier initiatief en met medewerking van de plaatselijke openbaar vervoerbedrijven een ruim assortiment bewaard van buiten dienstgestelde elektrische trams die in gerestaureerde en rijvaardige toestand in de stad af en toe het verraste publiek herinneren aan tijden van weleer.

Buiten het publieke domein was er ook een omvangrijke toepassing van railvervoer bij grote industriële bedrijven als mijnen, hoogovens, raffinaderijen e.d., voornamelijk op normaalspoor. Kleinere bedrijven benutten veelal smalspoor, variërend van 500 mm, 600mm, 700 mm tot 900 mm, om hun activiteiten te ondersteunen. Talloos zijn de voorbeelden van steenbakkerijen, hout- en metaalbedrijven, turfafgravingen en papierfabrieken, die met stoom- motor- of (in enkele gevallen) elektrische locomotiefjes werkten. Aannemers bezigden smalspoor bij grote infrastructurele werken als de aanleg van wegen, bruggen, dijken, dammen en tunnels.

Ook van dergelijke railvoertuigen bleven gelukkig specimina bewaard die kunnen getuigen van de ooit rijk geschakeerde bedrijvigheid in industrie en nijverheid in ons land.

2.3 Waarderen

In de tweede helft van de vorige eeuw ontstond professioneel-wetenschappelijke belangstelling voor de geschiedenis der techniek en het behoud van industrieel erfgoed.

De overtuiging won veld dat, naast de van ouds gekoesterde monumenten van kunst, architectuur en cultuur, ook gebouwen en roerende objecten, die getuigen van de technische en economische ontwikkeling van ons land in de negentiende en twintigste eeuw, behouds- en beschermwaardig waren. Daartoe moeten ook gerekend worden de vaar- voer- en vliegtuigen die Nederland mobiel hebben gemaakt.

Een verantwoorde aanpak vereiste de ontwikkeling van methodieken om het bijkans onoverzienbare veld in kaart te brengen, te beschrijven en te waarderen. Van de overheid werd hiervoor belangstelling ondervonden en beperkte financiële steun verkregen.

Het proces van inventarisatie, waardering en registratie van railvoertuigen van spoor- en tramwegen en van industriële bedrijven werd toevertrouwd aan de in 1997 opgerichte Stichting Service- en Adviesbureau Industrieel Erfgoed Nederland (Stabien). Voor de uitvoering van deze taak formeerde Dr. G.C.P. Linssen, voorzitter van Stabien, samen met een Klankbordgroep²⁸, een beoordelingscommissie van onafhankelijke deskundigen met kennis op het gebied van techniekhistorie, behoud van (mobiel) erfgoed, museale aspecten, spoor- en tramweggeschiedenis en rollend materieel.

2.4 Samenstelling beoordelingscommissie

In eerste aanleg was de beoordelingscommissie als volgt samengesteld.

voorzitter: mw. mr. F.G. van Diepen-Oost

<u>leden</u> :	<u>kennis/aandachtsgebied</u>
dhr. drs. P. Grimm	museale aspecten
mw. dr. M.L. ten Horn-van Nispen	geschiedenis der techniek
dhr. mr. R.G. Klomp	geschiedenis en rollend materieel tramwegen
dhr. M.H. Popma	cultureel erfgoed en rollend materieel tramwegen
dhr. ing. B. Schooneveld	rollend materieel spoorwegen
dhr. ing. P.W. van der Vlist,	rollend materieel spoorwegen
dhr. dr. A.J. Veenendaal	algemene en spoorweggeschiedenis

ambtelijk secretaris:

dhr. drs. S.M. van Genuchten, manager/projectleider en vanaf 1 januari 1999 directeur van Stabien.

De constituerende vergadering van bovenstaande commissie vond plaats op 8 december 1998 te Utrecht. In de loop der tijd onderging de commissie de enkele personele mutaties en aanvullingen. Door het aanvaarden van een andere functie verliet de heer Van Genuchten Stabien en de commissie m.i.v. 1 januari 2000. Per gelijke datum werd de heer Popma benoemd tot directeur van Stabien, tevens ambtelijk secretaris van de commissie. Als zijn opvolger, met aandachtsgebied rollend materieel tramwegen, trad op 27 maart 2000 drs. A. Dijkers toe tot de commissie. Op dezelfde datum nam ook de heer J.A.P.M. Meijer zitting, waarmee in een lang gevoelde behoefte aan een deskundige op het gebied van industrieel smalspoor werd voorzien.

Ter ondersteuning van de heer Popma aanvaardde dhr. drs. R.P. van den Broeke een parttime functie bij Stabien en werd op 9 april 2001 verwelkomd als ambtelijk secretaris van de commissie. Wegens drukke werkzaamheden verliet de heer Grimm de commissie op 14 januari 2002. De daardoor ontstane vacature werd op 8 april 2002 opgevuld door de herintreding, maar nu als lid, van de heer Van Genuchten. Met ingang van 1 oktober 2002 aanvaardde drs. H. Sluijters, deskundige op het gebied van industrieel smalspoor, de uitnodiging om toe te treden tot de commissie. In dezelfde vergadering werd mw. drs. Th. Syderius welkom geheten als vervangster van de heer Popma, die wegens ziekte enige tijd buiten staat was zijn werkzaamheden voor Stabien te verrichten.

2.5 Taak en werkwijze beoordelingscommissie

De commissie kreeg tot taak een Register Railgebonden Historische Objecten (later Nationaal Register Railmonumenten genaamd) samen te stellen. Daartoe dienden door collectiehouders voorgedragen

28 De Klankbordgroep bestaat uit de heren K. Wielemaker, (voorzitter), M. Grootendorst (secretaris), P.W.J. van der Ham, P. Jansen, ir. J.J.G. Koopmans, A.J.M. van Marion, J. Nieweg en W. Rietbergen, die alle binding hebben met collectiehouders, museumorganisaties of belangengroeperingen, maar op persoonlijke titel zitting hebben.

objecten te worden beoordeeld en van een waardering A, B of C voorzien, op basis van door Stabien in samenwerking met de Klankbordgroep ontwikkelde criteria. Bij haar werk was de commissie lijdelijk en afhankelijk van de situatie of en welke railvoertuigen ter beoordeling zouden worden voorgelegd. De eerste werkvergadering vond plaats op 15 februari 1999. In deze zitting werden door 13 verschillende collectiehouders in totaal 35 objecten ter beoordeling aangeboden; veelal topstukken uit hun verzameling.

Op 25 maart 1999 werd het Nationaal Register Railmonumenten officieel geopend door dhr. drs. T. Wöltgens, burgemeester van Kerkrade.²⁹ Bij die gelegenheid werd het met een A-waardering beoordeelde dieselektrische motorrijtuig 41 "Blauwe Engel", eigendom van het Nederlands Spoorwegmuseum, als eerste museumstuk ingeschreven.

Welhaast vanzelfsprekend kreeg de commissie bij haar werk te maken met een "leercurve". Al gauw ontstond het besef dat voorgedragen afzonderlijke objecten niet wel beoordeeld konden worden zonder te beschikken over een totaaloverzicht van bewaard gebleven railvoertuigen in Nederland. Met name was dit van belang om verantwoorde waarderingen toe te kennen wanneer meerdere exemplaren van dezelfde of soortgelijke voertuigen bij verschillende collectiehouders werden bewaard. Dit totaaloverzicht is uiteindelijk door dhr. ing. B. Schooneveld, lid van de commissie, zelf tot stand gebracht. Verdeeld over de rubrieken hoofdspoor, lokaalspoor, lokale tram, interlokale tram en industriespoor konden honderden objecten in kaart worden gebracht. Door andere leden zijn van enkele soorten voertuigen, waarvan nog relatief veel exemplaren bestaan, zogenaamde clusterlijsten samengesteld om een onderlinge ranking te vergemakkelijken.

Ook bleek dat de aangereikte beoordelingscriteria niet in alle gevallen tot een bevredigende toepassing konden leiden. Voortschrijdend inzicht noopte tot een herbezinning met de Klankbordgroep. Hieruit resulteerde in 2002 een uitgebreider beoordelings- en motiveringsschema waarin meer en beter hanteerbare criteria werden ondergebracht.

Als gevolg hiervan zijn de in de beginperiode afgegeven beoordelingen nog eens kritisch tegen het licht gehouden. In veruit de meeste gevallen bleken de reeds afgegeven waarderingen stand te houden. Slechts voor enkele objecten diende de waardering naar boven te worden bijgesteld.

2.6 Dilemma's

Bij haar werk kwam de commissie af en toe voor dilemma's te staan. Hiervoor werden praktisch hanteerbare uitgangspunten ontwikkeld. Enkele voorbeelden:

- Het behoud van veel historisch materieel blijkt het best gewaarborgd, indien het betrokken voertuig in rijdende en exploitabele staat aan het publiek kan worden getoond. Voor rijtuigen en goederenwagens van de talloze voormalige smalsporige tramwegen is de natuurlijke "habitat" verdwenen nu vrijwel uitsluitend normaalsporige infrastructuur resteert.³⁰ Dit maakte het nodig bij restauratieprojecten verschillende voertuigen van wielstellen te voorzien voor een andere dan hun oorspronkelijke spoorwijdte. Er zijn drastische "omsporingen" bekend, zoals bijvoorbeeld van 750 mm naar normaalspoor en van 1067 mm naar 700 mm. De commissie heeft geoordeeld dergelijke ingrepen als reversibel en niet bepalend voor een waardering te moeten aanmerken.
- Replica's, dat wil zeggen volledig nieuw nagebouwde historische railvoertuigen, zijn buiten beoordeling gebleven. Toch moet daarbij opgemerkt worden dat objecten als bijvoorbeeld de in 1939, bij het eeuwfeest van de spoorwegen, door NS nieuw gebouwde breedspoorlocomotief DE AREND met bijbehorende rijtuigen al weer een eigen historie opbouwen.
- Kenmerkende rijtuigen, die in een collectie ontbreken, worden ter completering van het beeld soms weer tot leven gewekt. Door bij restauratie gebruik te maken van bewaarde onderdelen van het originele voertuig en/of componenten van andere voertuigen, die met het origineel een sterke verwantschap hebben in bouwwijze en periode van ontstaan, kan een natuurgetrouw resultaat worden verkregen, vergelijkbaar met wat eertijds met een "grote revisie" werd bereikt. De commissie is terughoudend geweest bij het beoordelen van dergelijke objecten maar heeft het toekennen van een waardering niet geheel willen uitsluiten.
- Materieel van buitenlandse herkomst dat geen rol heeft gespeeld in de Nederlandse railgeschiedenis maar uitsluitend verworven is voor de exploitatie op museumlijnen, is buiten beoordeling gelaten.
- De commissie heeft gemeend het Register ook te moeten openstellen voor railvoertuigen die in Nederland zijn vervaardigd voor gebruik in de voormalige koloniën, Nederlands-Indië en Suriname en wgens hun cultuurhistorische waarde na buitendienststelling zijn gerepatrieerd.

29 Dit gebeurde tijdens een door Stabien georganiseerd congres over Registers voor roerend industrieel erfgoed, waarbij de heer Wöltgens aanwezig was.

30 Voor de omvangrijke collectie rollend materieel van de Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij met een spoorwijdte van 1067 mm werd bij Ouddorp, in het voormalige exploitatiegebied, een geheel nieuwe trambaan aangelegd.

2.7 Conclusie

In 29 zittingen, verdeeld over een periode van 7 jaar, heeft de commissie 738 voorgedragen objecten beoordeeld en, voorzien van een waardering, in het Register opgenomen. Het register werd afgesloten op 31 december 2004. Hierbij dient opgemerkt dat sommige collectiehouders geen railvoertuigen ter beoordeling hebben aangeboden, zodat die niet in het Register konden worden opgenomen. Hieronder bevinden zich zeker ook belangrijke en behoudwaardige exemplaren. Voorts zal in de toekomst thans nog dienst doend rollend materieel van spoor- en tramwegen buiten gebruik worden gesteld. Voor voertuigen van cultuurhistorisch belang ware de mogelijkheid open te stellen om alsdan in het Register te worden opgenomen.

De commissie is van oordeel dat met het gereedkomen van het Nationaal Register Railmonumenten een waardevol instrument is ontstaan om beleid te ontwikkelen voor een verantwoord beheer en behoud van de sector railvoertuigen, die deel uitmaakt van de mobiele collectie Nederland.

De commissie heeft Stabien en de Klankbordgroep aanbevolen de geregistreerde objecten te doen "earmarken" met een plaatje of penning waarop identificatie voertuig, registernummer en cultuurhistorische waardering.

Tot slot wil de commissie gaarne dank betuigen aan de respectieve ambtelijke secretarissen Van Genuchten, Popma en Van den Broeke voor hun professionele ondersteuning van haar werk.

Utrecht, 21 april 2005

mw. mr. F.G. van Diepen-Oost, voorzitter

opgesteld door dhr. mr. R.G. Klomp, lid van de beoordelingscommissie, dd 11 april 2005

Bij dit verslag horen de volgende stukken, die beschikbaar zijn via www.railmonumenten.nl (zie de knop "register" in het menu aldaar).

- Overzicht beoordelingen
- Het basisdocument uit 1999, dat ten grondslag heeft gelegen aan het project
- Rapport Selectiecriteria Historische Railvoertuigen uit 2001
- Definitieve selectiecriteria, zoals vastgesteld na de evaluatie van 2002
- Stappenschema beoordeling, dat sinds 2000 werd gebruikt als hulpmiddel bij de beoordelingen
- Verder zijn voor de beoordelingen van belang geweest de overzichten van de belangrijke ontwikkelingen in de geschiedenis van het railvervoer in Nederland. Deze overzichten zijn vastgesteld door de beoordelingscommissie en eveneens te vinden op www.railmonumenten.nl. Ze worden per railcategorie weergegeven op de web-pagina's van het hoofdspoor, het lokaalspoor, de interlokale tram, de lokale tram en het industriespoor.