

Register Railgebonden Historische Objecten



Basisdocument

Versie 2, februari 1999

Inhoud

Voorwoord

I Inleiding

Collecties

Recreatie en toerisme

II Verantwoording

Railhistorische musea

Wat bewaren?

ROB en RdMz

Roerend erfgoed

Railgebonden historische objecten

Verantwoord bewaren

Samenstelling

III Criteria Railgebonden historische objecten

Begripsbepalingen

Categorieën en criteria

Aanvullende overwegingen

IV. Procedure

Voordracht

Beoordelingscommissie

Tarieven

V. Richtlijnen Beheer en Behoud

Inleiding

Totstandkoming

Bronnen

1. Beheer

2. Behoud

Bijlage 1, Beoordelingscommissie en Klankbordgroep

Bijlage 2, Huishoudelijk reglement beoordelingscommissie

Bijlage 3, Tarieven

Bijlage 4, Voorbeeld voordrachtformulier

Voorwoord

Het register Railgebonden Historische Objecten kent een geschiedenis die teruggaat tot 1996. In dat jaar, tevens het Jaar van het Industrieel Erfgoed, besloot een aantal betrokkenen om de tafel te gaan zitten om in overleg te bekijken of het mogelijk was op landelijk niveau de registratie en waardestelling van al het railhistorisch erfgoed in Nederland inhoud en vorm te geven.

In het gezelschap dat het initiatief nam, zaten vertegenwoordigers van een aantal collecties (het Spoorwegmuseum, de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik, de voormalige Rotterdamsche Tramweg Maatschappij en de Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij) en van een aantal belangenorganisaties (de publiciteitsvereniging Stoom op het Spoor en de Tramweg Stichting), aangevuld met een deskundige van de ANWB. De inhoudelijke ondersteuning werd aanvankelijk geleverd door het Projectbureau Industrieel Erfgoed en later, toen deze organisatie werd opgeheven, door de opvolger Stabien. De initiatiefgroep ontwikkelde de aanzet voor een projectplan dat de totstandkoming van een landelijk register beoogde. Dit plan werd door het bestuur van Stabien voorgelegd aan de Mondriaan Stichting en het Prins Bernhardfonds. Door de welwillende ondersteuning van deze organisaties kon op 1 oktober 1997 de ontwikkeling van het Register Railgebonden Historische Objecten van start.

De initiatiefgroep werd omgedoopt in klankbordgroep die de totstandkoming van de criteria en registratiemethoden intensief begeleidde. Elke twee maanden werden op de vaste vergaderlocatie in het Nederlands Spoorwegmuseum de inhoudelijke aspecten van het Register uitgebreid besproken. Samen met de opmerkingen van de overige collectiehouders hebben de bijdragen van de klankbordgroep geleid tot dit document.

Hoewel het register pas in het voorjaar van 1999 definitief van start zal gaan, wil ik als projectleider deze gelegenheid aangrijpen om dank te zeggen aan de Mondriaan Stichting en het Prins Bernhard Fonds en niet in de laatste plaats aan de leden van de Klankbordgroep. Niet alleen de inhoudelijke bijdragen die tijdens de vergaderingen werden geleverd, maar ook de inspirerende atmosfeer waarin die bijeenkomsten zich voltrokken, zijn van grote waarde voor de totstandkoming van het register.

Stijn van Genuchten,
projectleider
februari 1999

I Inleiding

Het behoud van cultuurgoederen moet worden gelegitimeerd door een stevig maatschappelijk draagvlak. Dit is niet alleen een standpunt van de staatssecretaris voor cultuur, maar tevens een algemeen erkend uitgangspunt voor cultuurbehoud. Over maatschappelijk draagvlak hebben de diverse organisaties die historisch railmaterieel behouden niet of weinig te klagen. De belangstelling voor deze tak van industrieel erfgoed is groot. Wat wel voor verbetering vatbaar is, is de onderlinge inhoudelijke afstemming, de kwaliteit van de collectie op nationale schaal en de individuele achterstanden in conservering en restauratie.

Om aan dit soort knelpunten het hoofd te bieden, is een initiatiefgroep van collectiehouders, samen met het Service- en Adviesbureau Industrieel Erfgoed Nederland (Stabien) gestart met de ontwikkeling van een register voor railgebonden historische objecten. Door middel van dit register ontstaat overzicht over de Collectie Nederland op dit terrein, ontstaat inzicht in de individuele collecties en kan nauwkeurig worden geïnventariseerd waar de knelpunten liggen en hoe deze kunnen worden opgelost.

Collecties

Nederland telt een kleine dertig collecties op het terrein van railgebonden historische objecten. Daarnaast kent ons land een aantal organisaties die zich toeleggen op het documenteren van de spoor- en tramweggeschiedenis en op het aanleggen van verzamelingen van objecten uit die geschiedenis die niet railgebonden zijn. Als lichtend voorbeeld van deze categorie geldt de Nederlandse Vereniging voor Belangstellenden in het Spoor- en Tramwegwezen (NVBS) die onder andere een grote collectie historisch fotomateriaal beheert. Het register railgebonden historische objecten beperkt zich echter tot het rollend materieel: de trams en de treinen.

De organisaties die dit materieel beheren kennen elk een eigen invalshoek. De belangrijkste categorieën waarin deze collecties kunnen worden ingedeeld, zijn spoorwegmaterieel, tramwegmaterieel en smalspoormaterieel. Binnen en naast deze categorieën zijn echter andere onderverdelingen te maken, zoals bijvoorbeeld die tussen hoofd- en locaalspoor, tussen stads- en plattelandstrams of tussen stoom-, diesel- en elektrisch materieel. In het register zijn deze indelingen ondergeschikt, en wordt al het railgebonden materieel als een geheel beschouwd.

Recreatie en toerisme

Het behoud van een representatieve collectie historisch railmaterieel is het kerndoel van de ontwikkeling van het register. Dit welhaast academische uitgangspunt is echter niet voldoende om een dergelijk project te motiveren. Naast het cultuurhistorische motief, mogen meer maatschappelijke doelen niet over het hoofd worden gezien.

De wetenschappelijke, museale en educatieve waarde van historisch materieel

is evident. Het is verheugend om te kunnen constateren dat de diverse railcollecties daarnaast een belangrijke recreatieve en toeristische functie vervullen. Grote aantallen bezoekers, waaronder recreanten en toeristen, maken jaarlijks gebruik van de verschillende historische tram- en spoorbedrijven en het bijbehorende materieel. In toenemende mate besteden de diverse collectiehouders aandacht aan de stedelijke inpassing van het baanvak in het landschap, de toegankelijkheid van de voertuigen en de terreinen en de wijze waarop het historische materieel wordt gepresenteerd. Ook wordt zorg gedragen voor het behoud van de kwaliteit van de omgeving. De grote publieke belangstelling voor deze musea getuigt van een belangrijk maatschappelijk draagvlak. Dit draagvlak is mede een belangrijke voorwaarde voor het behoud.

II Verantwoording

In Nederland bestaat een alom gevoelde behoefte om belangrijke culturele objecten te behoeden voor verval en te bewaren voor het nageslacht. Deze behoefte wordt in eerste instantie en in hoofdzaak gevoed door de overtuiging dat de huidige tijd niet, of niet afdoende kan worden begrepen zonder kennis van de voorafgaande perioden. Naast geschreven bronnen kunnen materiële restanten van het verleden in belangrijke mate bijdrage aan de ervaring, het 'invoelen' van het verleden.

Niet alleen vanwege hun intrinsieke kwaliteit verdienen de materiële getuigen een plaats naast de archiefstukken, ook in de mate waarin ze een breed en gevarieerd publiek weten te trekken, blijken de tastbare overblijfselen een legitieme bron van historische kennis. Het archief heeft voor veel groepen in onze samenleving nog een hoge drempel. Musea daarentegen, zijn voor veel meer leeftijdsgroepen en sociale lagen toegankelijk. Het bezoek aan het museum vereist geen specifieke voorkennis of een beredeneerde onderzoeksopzet; eenieder kan zijn eigen ervaringen opdoen, variërend van een verrassende kennismaking met een deel van ons erfgoed, tot meer diepgravend onderzoek waarbij historisch materiaal als bron fungeert.

Railhistorische musea

Ook de musea op het terrein van historisch railmaterieel vervullen een belangrijke maatschappelijke functie. Of het nu gaat om een vrijblijvend dagje uit met het hele gezin in een stoomtram, om de historische sensatie van een vervoerbedrijf uit het begin van deze eeuw of om onderzoek naar de rol van railnetwerken in de toenemende mobiliteit in het laatste kwart van de negentiende eeuw, in een railhistorisch museum kan men terecht.

Deze collectiehouders behouden en beheren dan ook een belangrijk onderdeel van de recente materiële cultuurgeschiedenis. De rol van zowel treinen als trams in de ontwikkeling van ons land tot industriële natie, kan niet snel worden overschat. De ontsluiting van het platteland bijvoorbeeld, waardoor afzetmarkten voor agrarische producten drastisch konden worden uitgebreid, de grootschalige distributie van grond- en brandstoffen waardoor kleine bedrijfjes groot konden worden en de ongekennde uitbreiding van de mogelijkheden van personenvervoer, het zijn allen voorbeelden van een dramatische, landelijke omslag. Daar waar in het verleden de afstand Arnhem-Amsterdam in uren, of zelfs dagen gaans werd uitgedrukt, kon nu worden volstaan met een dienstregeling die iemand in enkele uren heen en terug bracht. Zelfs de invoering van een standaardtijd voor heel Nederland werd geïnspireerd door de ontwikkeling van een landelijk net van spoor- en tramwegen.

De historische railvoertuigen die op tal van plaatsen in Nederland worden bewaard, zijn dus niet alleen de symbolen van een tijdperk, maar vooral de symbolen van een verandering. Wie het heden wil kennen, moet zich verdiepen in het verleden en wie het verleden wil kennen concentreert zich op de tijden

van de verandering. Gelukkig staat diegene een keur van musea ter beschikking.

Met elkaar vertegenwoordigen die collectiehouders de 'Collectie Nederland'. Deze collectie Nederland kan worden beschouwd als een gedachteconstructie, waarbij de diverse objecten kunnen worden beschouwd tegen de achtergrond van al het historische railmaterieel en niet alleen in de context van één individuele collectie.

Om die collectie Nederland niet alleen tot een gedachteconstructie te beperken, maar daadwerkelijk handen en voeten te geven door het ook als beleidsinstrument te laten fungeren, is het initiatief genomen om te komen tot een register. Een dergelijk register kent een aantal belangrijke voordelen.

In de eerste plaats schept het register helderheid in de cultuurhistorische waarde van het Nederlandse, railgebonden erfgoed. Met behulp van objectieve criteria en een door collectiehouders breed gedragen methode van beoordeling, kan een helder en onbetwist beeld van de Collectie Nederland worden verschaft.

Tegelijk met het inzicht in deze waarde van de collectie, ontstaat door middel van het register inzicht in de lacunes die de collectie vertoont, alsmede in de grootste overlappingsen. Op basis van dit soort constatering kan de afstemming tussen de collectiehouders onderling worden bevorderd en kunnen de belangrijkste leemtes worden opgevuld.

Het register biedt tevens de mogelijkheid om beleid te ontwikkelen dat de instandhouding en het beheer van historisch railgebonden materieel kan bevorderen. Vanwege de beoordeling kunnen subsidies nog beter op kwalitatieve gronden worden toegekend. Vanwege het landelijke karakter kan het beleid bovendien worden gericht op de instandhouding en verbetering van de nationale collectie.

Verder is het niet onbelangrijk dat het register de algemene beeldvorming over het behoud van historisch railgebonden materieel in belangrijke mate kan verbeteren. De vaak nogal populaire visie dat collectiehouders bezig zijn met 'treintje spelen', kan worden gelogenstraft als met het register wordt aangetoond dat het hier draait om de instandhouding van belangrijk cultuurhistorisch erfgoed.

Voor alle hierboven genoemde redenen om te komen tot een register, is de status van het project als geheel van doorslaggevend belang. Alleen wanneer de waarde van het register algemeen wordt onderkend, kunnen de diverse doelen worden bereikt.

De gewenste status zal het register moeten bereiken door een onomstreden procedure, heldere maatstaven en een objectieve beoordeling. Daarnaast is de status van het register gebaat bij een zo groot mogelijke groep van deelnemende collectiehouders. Tenslotte is de status van het register afhankelijk van de mate waarin overheden, subsidiënten en andere belanghebbenden er gebruik van gaan maken.

Wat bewaren?

Wie eenmaal heeft geconstateerd dat het behoud van cultuurgoederen een doel dient, staat voor de vraag wat er dan bewaard moet worden. Alles bewaren is onmogelijk en onzinnig, dus moeten er keuzes worden gemaakt en moet er een selectie plaatsvinden. In het verleden werd die selectie in hoge mate door de tijd bepaald: dat wat niet vervallen, verroest of vergaan was, was al snel de moeite van het bewaren waard.

Daarmee werd zelden een representatieve selectie behouden, zelfs niet de hoogtepunten van een periode. Waar het toeval regeert, zijn het incidenten die de strijd tegen de tijd overwinnen.

Gelukkig beschikken wij in ons land gedurende langere tijd over organisaties die het toeval reduceren en op een bewuste en beredeneerde wijze cultuurgoederen selecteren. De Rijksdienst voor de Monumentenzorg, de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek en de Rijksdienst voor Beeldende Kunst, sinds enige tijd opgegaan in het Instituut Collectie Nederland (ICN), zijn instituten van naam, die zich expliciet bezighouden met vragen rondom selectie en behoud.

De taken van de genoemde instituten laten zich samenvatten in de brede opdracht het behoud van een selectieve afspiegeling van het Nederlandse cultuurgoed te bevorderen. Op grond van het eigen werkterrein hanteert ieder van deze organisaties een eigen selectiefilosofie. Om de achtergrond van het selectieve behoud van railhistorische objecten te verantwoorden, is het zinvol om even stil te staan bij de diverse criteria.

ROB en RdMz

De Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) en de Rijksdienst voor de Monumentenzorg (RdMz), baseren hun beleid beiden op de Monumentenwet van 1988. In deze wet worden monumenten als volgt afgebakend:

1. alle vóór tenminste vijftig jaar vervaardigde zaken welke van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde;
2. terreinen welke van algemeen belang zijn wegens daar aanwezige zaken als bedoeld onder 1. (artikel 1b, Monumentenwet 1988).

Gelet op de uiteenlopende onderwerpen, zal het niet verbazen dat beide instituten een andere uitleg geven aan dit algemene begrip. De ROB hanteert een selectieprocedure waarin een viertal stappen zijn te onderscheiden. Deze stappen vormen samen een soort van zeef: het object of het terrein dat stap 1 is gepasseerd, gaat door naar stap 2 etc. De objecten en terreinen die alle vier de stappen met goed gevolg doorlopen, komen voor bescherming in aanmerking.

De vier stappen luiden als volgt:

1. selectie op kwaliteit,
2. selectie op inhoudelijke criteria,
3. selectie op basis van beleid en
4. selectie op basis van prioriteiten.

De selectie op kwaliteit is afhankelijk van het te beoordelen object. De selecties op basis van beleid en prioriteiten zijn afhankelijk van regelmatig wisselende uitgangspunten. De criteria op basis waarvan een inhoudelijk oordeel wordt geveld, zijn expliciet geformuleerd en in het kader van deze inleiding van belang. Achtereenvolgens worden de volgende inhoudelijke criteria toegepast:

1. representativiteit en/of zeldzaamheid,
2. informatiewaarde,
3. context- of ensemblewaarden
4. schoonheid en/of belevingswaarde.

Voor een deel zijn deze criteria terug te vinden in het selectiebeleid dat door de Rijksdienst voor de Monumentenzorg wordt gehanteerd. Bij het Monumenten Selectie Project, gericht op de bescherming van bouwkunst uit de periode 1850-1940, werkte deze dienst met de volgende criteria:

1. cultuurhistorische waarden,
2. architectuurhistorische waarden
3. ensemblewaarden,
4. gaafheid en/of herkenbaarheid en
5. zeldzaamheid.

Roerend erfgoed

Door het ontbreken van een museumwet in Nederland, is het niet eenvoudig om eenduidige criteria voor de selectie van roerend erfgoed te formuleren. Ieder museum hanteert zijn eigen collectiebeleid dat deels afhankelijk is van de aard van de te verzamelen objecten, deels van de uitgangspunten van het museum.

Toch is in 1990 een stelsel van criteria voor roerende cultuurgoederen geformuleerd ten behoeve van het Deltaplan voor het Cultuurbehoud. Deze criteria luiden achtereenvolgens:

- A ijkwaarde, schakelwaarde of symboolwaarde,
- B presentatie- of attractiewaarde, genealogische waarde, ensemblewaarde of documentatiewaarde,
- C objecten die niet aan een van de onder A. of B. genoemde criteria voldoen, maar wel binnen de doelstelling van het museum passen, en
- D objecten die eigenlijk ten onrechte in een museum terecht zijn gekomen, die niet tot de collectie kunnen worden gerekend of in een zodanige staat verkeren dat ze geen enkele waarde vertegenwoordigen.

Aan objecten die onder A hoog scoorden, werd een hoge waarde toegekend, objecten die onder D vielen werden laag gekwalificeerd.

Railgebonden historische objecten

De hieronder weergegeven selectiecriteria voor railgebonden historische

objecten, zijn opgesteld door de Klankbordgroep die het registratieproject begeleidt. Allereerst is daarbij vastgesteld wat met het register wordt nagestreefd en wat de reikwijdte van het register kan zijn.

In de eerste plaats wordt met het register gestreefd naar een zo objectief mogelijk overzicht van het historische railgebonden materieel dat in ons land aanwezig is. Met name ten behoeve van die objectiviteit is besloten om de objecten te beoordelen aan de hand van de rol die ze in de geschiedenis hebben gespeeld. De staat waarin de objecten op het moment van beoordeling verkeren is van minder belang geacht, dan het belang dat ze in het verleden hebben vertegenwoordigd. Daarmee is in principe de waarde van een object onveranderlijk.

Met de vaststelling dat bij de beoordeling het historisch belang van het object als uitgangspunt geldt, is de reikwijdte van het register voor een belangrijk deel vastgesteld. Op grond van de objectiviteit en de zuiverheid, wordt een nadrukkelijk onderscheid aangebracht tussen de registratie en het daadwerkelijke behoud en beheer van de objecten. Het register is niet meer - maar zeker niet minder- dan een instrument waarmee behoud en beheer kunnen worden bevorderd.

Dit betekent dat er geen directe relatie bestaat tussen de beoordeling van objecten ten behoeve van registratie en de vraag welke objecten kunnen worden ondersteund bij (bijvoorbeeld) restauratie. Ook houdt het register geen oordeel in over de wijze waarop met objecten kan of mag worden omgegaan. Er bestaat een algemeen gevoelde behoefte aan landelijk beleid op het terrein van de instandhouding van railgebonden historisch materieel en gebonden aan de cultuurhistorische kwaliteit van de objecten. Het register is een van de stappen om tot een dergelijk beleid te komen, de invulling van dat beleid is in een later stadium aan de orde.

Voordat wordt vastgesteld wat de criteria ter beoordeling van materieel zijn, dient eerst te worden bepaald welke objecten voor het register in aanmerking komen.

Allereerst is het register nadrukkelijk bedoeld voor Nederlands materieel. Daaronder wordt verstaan, het materieel dat in Nederland is gebouwd en/of het materieel dat in Nederland is gebruikt. Hieronder wordt dus ook het materieel verstaan dat bij een buitenlandse maatschappij in dienst is geweest, maar dat bijvoorbeeld in grensbaanvakken of in internationale treinen geregeld in ons land heeft gereden. Deze keuze voor Nederlands materieel betekent dat een aantal objecten dat op dit moment door de railhistorische collectiehouders wordt beheerd, niet kan worden geregistreerd. Daarmee is echter niet gezegd dat dit materieel voor afstoting of sloop in aanmerking zou moeten komen, integendeel. Als aanvulling van de landelijke collectie Nederlands materieel kan het van belang zijn, maar ook in Europees perspectief zou het buitenlandse materieel een voorname rol kunnen vervullen.

Door niet-Nederlands materieel van het register uit te sluiten, wordt er geen waarde-oordeel over uitgesproken en wordt daardoor voorkomen dat waardevolle stukken uitsluitend op grond van hun nationaliteit in een lage categorie

terechtkomen.

Dezelfde redenering gaat op voor dat materieel dat weliswaar als railgebonden beschouwd kan worden, maar dat niet in een van de categoriën hoofdspoor, locaalspoor, interlocale trams, locale trams of industrieel spoor past. Daarmee is niet gezegd dat havenkranen, monorails of loopkatten onbelangrijk zijn voor de industriële geschiedenis, integendeel. Andere initiatieven ten behoeve van het behoud van industrieel erfgoed zouden gericht kunnen zijn op het behoud van dit materieel.

Bij de formulering van criteria voor railgebonden historische objecten is rekening gehouden met de systematieken die gelden voor onroerend erfgoed en voor roerend erfgoed in het kader van het Deltaplan voor het Cultuurbehoud. Gelet op het roerende karakter, deden vooral de criteria van het laatstgenoemde project opgeld. Bovendien wordt met deze systematiek aangesloten bij het vigerende cultuurbeleid op het terrein van roerende goederen wat op termijn voordelen kan bieden bij een verdere uitwerking van het register.

Daarnaast vertonen trams en treinen echter ook kenmerken die de objecten inhoudelijk verwant maken aan monumenten. Vooral het functionele karakter van vervoermiddelen, nodigt uit tot een dergelijke vergelijking. Maar ook de nadruk die bij monumenten wordt gelegd op de representatieve waarde van een object, is zonder meer van toepassing op historische railvoertuigen. Bovendien is bij de formulering van de selectiecriteria rekening gehouden met de methode die door drs. R.P. van den Broeke werd ontwikkeld voor het beleidsadvies "Roerend Mee Eens".¹

Waar René van den Broeke echter uitkomt op waardenschalen waarop een object een score kan behalen, is in het onderstaande uitgegaan van uitsluitende criteria: een object beantwoordt wel of niet aan een criterium. Hiervoor is in eerste instantie gekozen om het karakter van discussiestuk te benadrukken. Anderzijds lijken uitsluitende criteria in de praktijk meer houvast te kunnen bieden dan genuanceerde, maar lastig te interpreteren waarden.

Onderstaande criteria moeten worden beschouwd als 'of-of criteria'. Dat wil zeggen dat een object slechts aan een van de criteria binnen een categorie behoeft te voldoen om de bijbehorende status te behalen.

Van een leeftijdscriterium, de eerste voorwaarde in de Monumentenwet, is nadrukkelijk afgezien. Gelet op de relatief korte geschiedenis van het fenomeen railvervoer en daarmee van het fenomeen railvoertuigen, is een begrenzing van vijftig jaar of ouder te beperkend. Daarnaast roept een leeftijdscriterium voortdurend discussie op over de objecten die net een of enkele jaren te jong zijn en, bij strikte toepassing dus niet voor opname in het register in aanmerking zouden komen. Een strikte leeftijdsgrens leidt in

¹ zie het hoofdstuk Railvoertuigen in Roerend Mee Eens, Beleidsadviezen roerend industrieel erfgoed, Zeist 1995

dit soort van gevallen tot een willekeurig oordeel in plaats van een kwalitatieve afweging. Daarom is in het geval van historische railvoertuigen gekozen voor objecten die buiten actieve dienst zijn gesteld.

Verantwoord bewaren

Met nadruk moet worden gesteld, dat onderstaande criteria en de uiteindelijke beoordeling van objecten, los staan van de wijze waarop objecten worden bewaard. Er van uitgaande dat collectiehouders op een zorgvuldige en respectvolle wijze omgaan met de door hen beheerde objecten, wordt iedere wijze van behoud legitiem geacht. Zoals in het bovenstaande al is aangegeven, wordt met het register een objectief overzicht gegeven van het railhistorische materieel in ons land, zonder dat daarmee richting of inhoud wordt gegeven aan de wijze van behoud of beheer.

Echter, de waarde van het register is voor een deel gelegen in de zekerheid die het verschaft over datgene wat waardevol is. De publieke en formele vaststelling dat geregistreerde objecten belangrijke onderdelen van het Nederlandse cultuurbezit zijn, schept verplichtingen.

De instandhouding van railvoertuigen, in veel gevallen in rijvaardige staat, brengt een groot aantal ethische problemen met zich mee. Dit complex aan problemen is te omvangrijk om in dit verband in zijn geheel te bespreken. Toch is er een aantal basale opvattingen met betrekking tot de restauratie en de conservering van mobiel erfgoed te onderscheiden, die binnen de wereld van het cultuurbehoud algemeen ingang vinden. Deze opvattingen zijn als richtlijnen aan het register toegevoegd. Van collectiehouders die een object ter beoordeling voordragen, zal worden verwacht dat zij deze uitgangspunten onderschrijven en bij restauratie- en conserveringsprojecten zullen hanteren.

Samenstelling

De criteria zijn ontwikkeld door de klankbordgroep die, onder de verantwoordelijkheid van het bestuur van Stabien, de totstandkoming van het register heeft voorbereid en begeleid. Een eerste concept is gedurende de zomer van 1998 besproken met alle collectiehouders. Het tweede concept, dat op basis van de diverse reacties werd opgesteld, is daarna schriftelijk aan alle collectiehouders voorgelegd. De definitieve criteria zijn op 18 november door de klankbordgroep vastgesteld.

III Criteria Railgebonden Historische Objecten

Begripsbepalingen

Algemeen: De onderstaande criteria hebben betrekking op de rollende objecten uit de geschiedenis van het railvervoer en de railindustrie in het Koninkrijk der Nederlanden.

Onder **rollende objecten** worden verstaan:

stoomlocomotieven,
locomotoren,
diesellocomotieven, dieseltreinstellen en motorwagens,
elektrische locomotieven, elektrische treinstellen en motorwagens,
persluchtlocomotieven,
getrokken reizigersmaterieel,
getrokken postrijtuigen, bagagewagens, werkmaterieel, goederen- en dienstwagens,
overige railgebonden rijdende objecten die nadrukkelijk ten behoeve van het vervoer van personen en goederen zijn gebruikt binnen de railcategoriën die in het onderstaande onder het hoofdje 'railvervoer' zijn gespecificeerd.

Met de **geschiedenis** wordt bedoeld op objecten die voor de bedrijfsvoering van het bedrijf noodzakelijk zijn geweest en die uit de reguliere (i.e. niet museale of toeristische) dienst zijn genomen.

Onder **railvervoer** worden de volgende categoriën verstaan:

hoofdspoor,
locaalspoor,
interlocale trams,
locale trams en
industriële spoor.

Wanneer in het onderstaande sprake is van **bedrijven**, dan wordt bedoeld op organisaties die materieel uit één of meerdere van bovenstaande categoriën hebben geëxploiteerd, danwel hebben beheerd voor economische, anders dan museale of toeristische doeleinden.

Onder het **Koninkrijk der Nederlanden** wordt verstaan Nederland en de (voormalige) overzeese gebiedsdelen.

Categorieën en Criteria

Categorie A: Representatiewaarde, zeldzaamheidswaarde.

- Het object representeert een cruciale ontwikkeling in de geschiedenis en de technische ontwikkeling van het Nederlandse railvervoer.
- Het object is de unieke of zeldzame representant van een serie die of type dat gedurende langere tijd beeldbepalend was.

Categorie B: Ensemblewaarde, attractiewaarde, contextwaarde, documentatiewaarde.

- Het object is onderdeel van een samenstel van voertuigen dat als zodanig van cultuurhistorisch belang is.
- Het object is door zijn opmerkelijke verschijningsvorm of geschiedenis een belangrijk, attractief onderdeel van de collectie.
- Het object is betrokken geweest bij een belangrijke gebeurtenis in de geschiedenis van het Nederlandse railvervoer.
- Het object heeft een meerwaarde vanwege de historische relatie met de omgeving waarin het wordt bewaard of geëxploiteerd.
- Het object verkeert nog in een authentieke, d.w.z. een sinds de buiten dienststelling ongewijzigde staat en vormt daardoor een waardevol documentair object.

Categorie C: Wel passend binnen de doelstelling van de organisatie maar niet onder A en B vallend.

- Het object is uitsluitend noodzakelijk voor het presenteren van objecten als bedoeld onder A en B, maar draagt op zichzelf niet bij aan de historische waarde van een collectie.

Aanvullende overwegingen

Een aantal omstandigheden kan aanleiding geven voor de inschaling van een object in een hogere categorie. De overwegingen die daarbij een rol kunnen spelen zijn de volgende:

Samenstellingen

Voertuigen, die juist in samenstellingen het historische beeld versterken,

Het ging en gaat bij spoorwegexploitatie immers nog steeds om het rijden met treinen, en niet om het rijden met een locomotief met een bepaald rijtuig of bepaalde wagon. Zeker indien deze treinen naar hun aard en historische functie (uniform) waren samengesteld uit grotere aantallen voertuigen van hetzelfde type, verdient het aanbeveling de combinatie(mogelijkheden) voor het nageslacht te behouden.

Integraliteit bedrijfstype

Voertuigen, die niet zelf geselecteerd zijn, maar de kwaliteit van het integraal te bewaren industrieel monument in de vorm van een bepaald type spoorwegbedrijf versterken. Vergelijk de ensemblebenadering, zoals die in het beschermd stads- en dorpsgezicht wordt toegepast.

Monumentale lijn

Voertuigen die vanwege hun niet-Nederlandse herkomst niet geselecteerd zijn, maar de kwaliteit van het integraal te bewaren industrieel monument in de vorm van een bepaalde lijn met bijbehorende artefacten versterken. Vergelijk de ensemblebenadering, zoals die in het beschermd stads- en dorpsgezicht wordt toegepast.

IV. Procedure

Voordracht

De voordracht van objecten voor registratie in het register geschiedt door de collectiehouders. In principe dragen zij uitsluitend materieel voor dat bij hen in eigendom, danwel beheer is. Een uitzondering kan worden gemaakt voor objecten die aan collectiehouders zijn toegezegd of die door hen op termijn zullen worden verworven. In deze gevallen geldt als voorwaarde dat door de voordragende collectiehouder een "verklaring van geen bezwaar" van de daadwerkelijke eigenaar wordt overlegd.

Het aantal objecten dat elke collectiehouder per zitting kan voordragen is vastgelegd in een quotum. Dit quotum is een resultante van het aantal voordrachten dat per zitting kan worden behandeld en de omvang van de collectie in aantallen objecten.

Objecten worden voorgedragen met behulp van een standaardvoordrachtformulier. Hierop worden de belangrijkste kenmerken van het objecten vermeld en wordt de motivatie van de voordracht nader omschreven. De voordrachtformulieren zijn verkrijgbaar bij de secretaris van de beoordelingscommissie, i.e. de projectleider van Stabien.

De beoordeling van de objecten verloopt volgens een standaard-procedure die is vastgelegd in het Huishoudelijk Reglement van de Beoordelingscommissie. Dit Huishoudelijk Reglement is als bijlage 2 toegevoegd.

Beoordelingscommissie

De beoordelingscommissie is samengesteld uit acht personen en wordt in haar werkzaamheden ondersteund door een ambtelijk secretaris in de persoon van de projectleider van Stabien. Om verzekerd te zijn van voldoende deskundigheid binnen de commissie, is een profiel samengesteld waaraan de leden dienen te voldoen. Conform dit profiel zijn de volgende disciplines in de commissie vertegenwoordigd:

- een voorzitter met een brede bestuurlijke ervaring,
- twee deskundigen op het gebied van de spoorweggeschiedenis en het spoorwegmaterieel,
- twee deskundigen op het gebied van de tramweggeschiedenis en het tramwegmaterieel,
- een algemeen historicus,
- een techniekhistoricus,
- een museaal deskundige.

De huidige samenstelling van de beoordelingscommissie vindt u in bijlage 1.

Tarieven

De ontwikkeling van het register railgebonden historische objecten is een project van de Stichting Service- en Adviesbureau Industrieel Erfgoed Nederland (Stabien), mogelijk gemaakt door ondersteuning van de Mondriaan Stichting en het Prins Bernhard Fonds. De looptijd van dit project eindigt op 1 oktober 1999, wanneer de voorbereidingen moeten zijn voltooid en er sprake dient te zijn van een aantal ingeschreven objecten. Na die datum zal het register een min of meer structureel karakter moeten dragen.

Om de instandhouding van het register te kunnen bekostigen, is het noodzakelijk om van de deelnemende collectiehouders een minimale vergoeding te vragen. Deze vergoeding bestaat uit twee delen. Ten eerste zal per voorgedragen object inschrijvingskosten worden berekend. Ten tweede zal per jaar dat een object in het register staat ingeschreven, een vast bedrag worden gevraagd. Een overzicht van tarieven is in bijlage 3 opgenomen.

Naast de kosten die de instandhouding van het register met zich meebrengt, wordt een financiële bijdrage van collectiehouders door twee andere argumenten gerechtvaardigd. Allereerst is de verwachting gerechtvaardigd, dat het register subsidies en andere vormen van ondersteuning voor het behoud en het beheer van de collectie Nederland zal genereren. Inschrijving in het register zal het collectiehouders vereenvoudigen om voor deze vormen van ondersteuning in aanmerking te komen. Het genereren van subsidies enerzijds en het vereenvoudigen van subsidie-aanvragen anderzijds, rechtvaardigen een vergoeding in de kosten. In verhouding tot de omvang van de te verwachten bedragen, zijn de registratiekosten minimaal.

Een tweede rechtvaardiging is van zuiver procedurele aard. Om te voorkomen dat grote hoeveelheden objecten vrijblijvend ter 'taxatie' worden voorgedragen, is er voor gekozen een kleine drempel op te werpen.

V. Richtlijnen Beheer en Behoud

Inleiding

Registratie ten behoeve van het register railgebonden historische objecten is in principe onafhankelijk van de wijze waarop objecten worden behouden en beheerd. Desalniettemin is het een van de doelstellingen van het register om de kwaliteit van de collectie Nederland als geheel te verhogen en om het behoud en beheer van de objecten naar een kwalitatief professioneel niveau te brengen. Vanuit die doelstelling zijn onderstaande richtlijnen opgesteld. De richtlijnen weerspiegelen een optimale situatie met betrekking tot behoud en beheer op een professioneel niveau. Het is evident dat veel van de collectiehouders op het terrein van historische, railgebonden objecten niet zondermeer zullen kunnen beantwoorden aan die optimale situatie. De richtlijnen moeten daarom worden beschouwd als een na te streven ideaal. Met de voordracht van een of meerdere objecten ter registratie, wordt van collectiehouders verwacht dat zij dit streven inhoud zullen geven.

Totstandkoming

Bij de samenstelling van deze richtlijnen is in belangrijke mate gesteund op een aantal passages van de Richtlijnen voor de Museale Beroepsethiek, die door de Nederlandse Museumvereniging worden gehanteerd. Dit document is een vertaling van de Code of Professional Ethics van de ICOM, the International Committee of Museums en loopt dus parallel aan de internationale opvattingen op dit terrein.

Voorts is gebruik gemaakt van de tekst van het Charter van Venetië, het resultaat van een internationaal congres over de ethiek van de restauratie van Monumenten dat in 1965 in die stad werd gehouden.

Tot slot zijn de richtlijnen vergeleken met de Ethische Code van de Belangen Vereniging Restauratoren Nederland (VeRes). Deze code is ontwikkeld voor erkende restauratoren in Nederland en de leden van VeRes zijn verplicht zich aan deze gedragscode te houden.

Vanzelfsprekend zijn de teksten aangepast aan de praktijk van het behoud en beheer van railhistorische objecten en zijn de van de gebruikte documenten de irrelevante artikelen weggelaten. In algemene zin kan echter worden gesteld dat onderstaande richtlijnen aansluiten bij de diverse opvattingen ten aanzien van behoud en beheer zoals die in Nederland en daarbuiten door de cultuursector worden gehanteerd.

Bronnen:

Relevante passages uit het Charter van Venetië zijn opgenomen in:
Genuchten, S.M. van (red.), *Lood om Oud IJzer, congresverslag*
Zeist 1997

Nederlands Museumvereniging, *Gedraglijn voor Museale Beroepsethiek*
Amsterdam 1991

VeRes, *Ethische Code* 1992

1. Beheer

1.1 Algemeen

- A. Een collectiehouder dient te beschikken over een collectiebeleidsplan waarin expliciet aandacht wordt besteed aan het verzamelbeleid, het conserveringsbeleid, het restauratiebeleid en het exploitatiebeleid. Het collectiebeleidsplan behoort de basis te vormen voor alle officiële beslissingen in relatie tot verwervingen, afstotingen, conserverende en restaurerende handelingen en de exploitatie van bedrijfsvaardige objecten.
- B. Het is een belangrijke verantwoordelijkheid van de collectiehouder om goede, adequate documentatie aan te leggen van alle beheerde objecten. Hierin moeten minimaal herkomst-, identificatie-, conditie- en behandelingsgegevens vermeld zijn.
- C. Van collectiehouders wordt verwacht dat zij het beheer van de geregistreeerde objecten zodanig inrichten, dat een eventueel faillissement van het risicodragende deel van de organisatie niet kan leiden tot risico's voor deze objecten.
- D. De collectie waarin het geregistreeerde object is opgenomen dient in principe voor het publiek toegankelijk te zijn.

1.2 Vervreemding

- E. Van collectiehouders wordt verwacht dat zij al het mogelijke in het werk stellen om geregistreeerde objecten te behoeden tegen vervreemding naar het buitenland.
- F. Een collectiehouder behoort zorgvuldig om te gaan met het afstoten van objecten. Afstoting mag uitsluitend de verbetering van de samenstelling van de betreffende collectie ten doel hebben en moet dus een logisch uitvloeisel zijn van het verzamelbeleid van de vervreemdende instelling.
- G. Wanneer tot afstoting wordt besloten, dient het object eerst via ruil, schenking of verkoop aan andere Nederlandse collectiehouders te worden aangeboden. Financiële middelen die een collectiehouder verkrijgt uit het afstoten van een object, dienen uitsluitend aangewend te worden voor het onderhoud, het behoud en het beheer van de collectie.

2. Behoud

2.1 Algemeen

H. Van collectiehouders wordt verwacht dat zij er naar zullen streven de geregistreerde objecten onder optimale omstandigheden te beheren, zodanig dat een langdurige instandhouding is gegarandeerd. Voor zover redelijkerwijs mogelijk behoren de collecties in een, gegeven de huidige kennis en hulpmiddelen, zo goed mogelijke conditie aan de toekomstige generaties doorgegeven te worden.

I. Een dynamische presentatie van de objecten kan de garantie vormen voor een effectief behoud. Daarbij moet zoveel mogelijk worden voorkomen dat het historische uiterlijk van het object, c.q. het historische functioneren wordt aangetast door milieu- of veiligheidsoverwegingen.

2.2 Conservering en Restauratie

J. Het doel van restauratie is het behoud en de onthulling van de historische waarde en/of functie van het object en is gebaseerd op respect voor het originele materiaal. Restauratie kan niet zijn gebaseerd op hypothesen over het authentieke uiterlijk of functioneren van een object.

K. Een restauratieproject moet zijn gebaseerd op het collectiebeleidsplan. Het restauratieproject dient daarmee een logisch voortvloeisel te zijn van het collectiebeleid en de samenstelling en de samenhang van de collectie als geheel ten goede te komen.

L. Een restauratie moet worden voorafgegaan door een restauratieplan en een gestructureerd beslissingsproces. Er moet verslag worden gedaan van het onderzoek naar restauratie-alternatieven. De uiteindelijke keuzes voor ingrepen en de bestuurlijke besluitvorming moeten worden vastgelegd. Tijdens de uitvoering van de restauratie moet het volledige proces worden gedocumenteerd. Na voltooiing van de restauratie moet een verantwoording worden gemaakt.

M. Restauratie-ingrepen zouden in beginsel reversibel moeten zijn.

N. Collectiehouders delegeren in principe geen belangrijke restauratie-, conserverings- of andere professionele verantwoordelijkheden aan personen die de juiste kennis en vaardigheid missen, of die niet goed worden begeleid, wanneer hun is toegestaan te assisteren bij het collectiebeheer.

O. Er is een duidelijke plicht om vakgenoten binnen of buiten de organisatie te raadplegen in geval dat de beschikbare deskundigheid binnen de eigen

organisaties niet voldoende is om de goede staat van de voorwerpen uit de betreffende collecties te garanderen.

P. Een collectiehouder dient te streven naar een kwalitatief professioneel niveau bij het onderhoud van gerestaureerde objecten.

Bijlage 1, Beoordelingscommissie en Klankbordgroep

februari 1999

Beoordelingscommissie

Mw. mr. A. Van Diepen-Oost	voorzitter
Ing. P.W. v.d. Vlist	materieel deskundige spoorwegen
Ing. B. Schooneveld	materieel deskundige spoorwegen
Mr. R.G. Klomp	materieel deskundige tramwegen
M. Popma	materieel deskundige tramwegen
Mw. dr. M.-L. Ten Horn van Nispen	techniekhistorica
Dr. A.J. Veenendaal	historicus
Drs. P. Grimm	museaal deskundige

Klankbordgroep

K. Wielemaker (Vereniging Stoom op Spoor)	voorzitter
M. Grootendorst (v/h Rotterdamsche Tramweg Maatschappij)	secretaris
Drs. S.M. van Genuchten (Stabien)	
P. Jansen (Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij)	
Ir. J.J.G. Koopmans (Tramweg Stichting)	
A.J.H. van Marion (Nederlands Spoorweg Museum)	
J. Nieweg (Museumstoomtram Hoorn-Medemblik)	
Drs. P. Rietbergen (ANWB)	

Bijlage 2, Huishoudelijk Reglement Beoordelingscommissie

I. Begripsbepalingen

- I.1 Register Railgebonden Historische Objecten, hierna te noemen het Register.
- I.2 Beoordelingscommissie, hierna te noemen de Commissie.
- I.3 Stichting Service- en Adviesbureau Industrieel Erfgoed Nederland, hierna te noemen Stabien.
- I.4 Collectiehouders van railgebonden historische objecten, hierna te noemen de Collectiehouder.

II. Taak van de Commissie

- II.1 De Commissie besluit over opname van objecten in het Register. De Commissie baseert haar besluit op de Criteria bij het Register, zoals die door het bestuur van Stabien en de Klankbordgroep Railgebonden Historische Objecten, na consultatie van de Collectiehouders zijn vastgesteld d.d. 18 november 1998.
- II.2 De leden van de Commissie worden geacht deze criteria te onderschrijven.

III. Samenstelling van de Beoordelingscommissie

- III.1 De Commissie bestaat uit acht personen en is samengesteld uit de volgende geledingen:
 - een voorzitter met ruime bestuurlijke ervaring,
 - twee materieeldeskundigen op het terrein van de spoorwegen,
 - twee materieeldeskundigen op het terrein van de tramwegen,
 - een deskundige uit de museumsector, niet zijnde de sector van railhistorische musea,
 - een techniek-historicus,
 - een historicus.
- III.2 Eventuele vacatures worden door middel van coöptatie en na horing van het bestuur van Stabien vervuld, op voorwaarde dat het nieuw aan te stellen lid afkomstig is uit dezelfde geleding als het afgetreden lid.
- III.3 De Commissie wordt bijgestaan door een ambtelijk secretaris in de persoon van de projectleider van Stabien.

IV. Quorum

IV.1 De Commissie is bevoegd te beoordelen over de plaatsing van objecten in het Register, bij aanwezigheid van ten minste vijf leden en wanneer minimaal twee van deze vijf leden materieelkundigen zijn.

V. De positie van de Beoordelingscommissie

V.1 De Commissie is onafhankelijk.

V.2 Het bestuur van Stabien draagt de verantwoordelijkheid voor het beheer van het Register, daarin inhoudelijk ondersteund door de Klankbordgroep.

VI Vergaderfrequentie

VI.1 De Commissie vergadert twee maal per jaar.

VII. De beoordelingsprocedure

VII.1 De Collectiehouder draagt zelf objecten voor beoordeling voor. Ten behoeve van de Commissie stelt de Collectiehouder een gestandaardiseerd dossier samen. Dit dossier wordt voorafgaand aan de toezending aan de leden van de commissie getoetst op volledigheid door de ambtelijk secretaris.

VII.2 Alle dossiers van voor te dragen objecten moeten uiterlijk 40 dagen voor de vergaderdatum van de Commissie aan ambtelijk secretaris zijn toegezonden. Volledige dossiers moeten uiterlijk 30 dagen voor de vergaderdatum van de Commissie aan de leden worden toegezonden.

VII.3 De Collectiehouder krijgt altijd een schriftelijke bevestiging van ontvangst van zijn dossier.

VII.4 Indien zij dat nodig acht, kan de Commissie de Collectiehouder sommeren zijn voordracht ter vergadering mondeling toe te lichten.

VII.5 De Commissie besluit over de plaatsing van objecten ter vergadering en bij meerderheid van stemmen. Bij het staken der stemmen is de stem van de voorzitter doorslaggevend.

VII.6 De Collectiehouder ontvangt altijd een afschrift van het besluit van de Commissie omtrent door hem voorgedragen objecten.

VIII Bezwaar

VIII.1 De Collectiehouder kan bezwaar aantekenen tegen een door de Commissie genomen besluit. De Collectiehouder tekent bezwaar aan tegen een beslissing door indiening van een met redenen omkleedt bezwaarschrift bij de ambtelijk secretaris, maximaal zestig dagen na ontvangst van het afschrift van het besluit van de Commissie.

VIII.2 De Collectiehouder ontvangt altijd een ontvangstbevestiging van zijn bezwaarschrift.

VIII.3 Het bezwaarschrift wordt behandeld door het bestuur van Stabien, dat het oordeel van de Commissie uitsluitend op formele gronden toetst; een nieuwe inhoudelijke afweging vindt niet plaats.

Bijlage 3, Tarieven

De tarieven voor het register vallen uiteen in twee delen. Allereerst wordt een algemeen inschrijvingsgeld gevraagd bij de voordracht van een object. Nadat het object is beoordeeld zal voor ieder jaar van inschrijving in het register een kleine bijdrage worden gevraagd, die afhankelijk is van de categorie waarin het object is ingedeeld.

Bij de berekening wordt uitgegaan van 'staffeling' van kosten. Voor de eerste 10 objecten die een collectiehouder inschrijft wordt het hoogste tarief in rekening gebracht. Tot vijftig ingeschreven objecten volgt een lager tarief. Een nog lager tarief geldt voor alle volgende objecten.

Inschrijvingskosten (alle categorieën)	
eerste 10	f 30,-
11-50	f 27,50
meer dan 50	f 25,-

Jaarkosten			
	Cat.A-objecten	Cat.B-objecten	Cat.C-objecten
eerste 10	f 20,-	f 15,-	f 10,-
11-50	f 17,50	f 13,-	f 9,-
meer dan 50	f 15,-	f 11,-	f 8,-

Bijlage 4, Voorbeeld voordrachtformulier

Register Railgebonden Historische Objecten

	Voordracht object
RHIO-code	00.
Collectie	01. naam collectie 02. verzamelgebied collectie
Identificatie	03. railcategorie 04. type object 05. objectaanduiding (merk/type/fabriekaatsnummernummer) 06. andere benaming
beschrijving object	07. gewicht 08. afmetingen (h/l/b) 09. spoorwijdte 10. uiterlijke kenmerken Tractie (indien van toepassing) 11. type motor/installatie
Vervaardiging	12. bouwjaar 13. fabriek 14. plaats 15. land Serie (indien van toepassing) 16. omvang serie 17. periode bouw serie
gebruik	18. periode van gebruik 19. gebruikt door maatschappijen/bedrijven 20. ingezet op/in traject/lijn/regio/plaats

	Voordracht object
	<p>21. belangrijke wijzigingen in functie</p> <p>22. belangrijke wijzigingen in techniek</p> <p>23. belangrijke wijzigingen in uiterlijk</p>
Verwerving	<p>24. datum/jaar van opname in collectie</p> <p>25. verworven van</p>
Documentatie	<p>Archief</p> <p>26. ontwerptekeningen/blauwdrukken aanwezig?</p> <p>27. werkplaatshandboeken aanwezig?</p> <p>28. originele onderhoudsgegevens aanwezig?</p> <p>29. restauratieverslagen aanwezig?</p> <p>Literatuur</p> <p>30. auteur/titel/plaats en jaar van uitgave</p>
Opmerkingen	<p>31. opmerkingen</p>
motivatie	<p>32. object voldoet aan criterium/criteria</p> <p>33. toelichting</p> <p>34. overig</p>

	Voordracht object
Ondertekening	<p>35. plaats</p> <p>36. datum</p> <p>37. naam</p> <p>Ondergetekende verklaart eigenaar of beheerder te zijn van het voorgedragen object. Ondergetekende is bekend met de criteria en de procedure tot beoordeling van railgebonden historische objecten.</p> <p>38. handtekening</p>

Aantal bijgevoegde foto's

	<p>Voordracht object</p> <p>DEZE PAGINA NIET INVULLEN</p>
RHIO-code	
ontvangst d.d.	
bevestigd d.d.	
verwerkt d.d.	
zitting d.d.	
Beoordeling	
kennisgeving d.d.	

Register Railgebonden Historische Objecten

Handleiding voordracht object

Vul per object 1 formulier in!

00. Niet invullen
01. De naam waaronder uw collectie algemeen bekend staat
02. Een korte omschrijving van het verzamelgebied als bijvoorbeeld: "elektrisch stadstrammaterieel uit de periode 1900-1960".
03. Maak een keuze uit:
 - hoofdspoor,
 - locaalspoor,
 - interlocale trams,
 - locale trams of
 - industrieel spoor
04. Maak een keuze uit:
 - paardentram
 - stoomlocomotief
 - locomotor
 - diesellocomotief
 - dieseltreinstel
 - motorwagen
 - elektrische locomotief
 - elektrisch treinstel
 - motorwagen
 - persluchtlocomotief
 - getrokken reizigersmaterieel
 - getrokken postrijtuig
 - bagagewagen
 - werkmaterieel
 - goederenwagen
 - dienstwagen
 - overig
05. De bouwer(s) van het objecten, indien mogelijk het fabrikaats- of serienummer van het object en indien mogelijk het typenummer van het object.
06. Eventuele andere naam waaronder het object bekend staat.
07. Het gewicht van het object in tonnen.
08. De afmetingen van het object.
09. De huidige spoorwijdte van het object in millimeters.
10. Een opgave van de belangrijkste uiterlijke kenmerken.
11. Het soort tractie-installatie.
Bij stoom: aantal cylindere, voldruk of expansie, enkel- of dubbelvoudige werking etc.
Bij diesel: diesel-hydraulisch, dieselmechanisch, dieselelektrisch.
Bij elektrisch: accu of bovenleiding
12. Het bouwjaar van het object.
13. De naam van de fabriek waar het object is vervaardigd.
14. De plaats waarin het object is vervaardigd.
15. Het land waarin het object is vervaardigd.
16. Indien het object onderdeel uitmaakt van een serie, de totale omvang van deze serie vermelden.
17. jaren waarin de totale serie is vervaardigd.
18. De periode waarin het object als economisch (niet zijnde museaal, toeristisch of recreatief) middel is gebruikt.
19. De bedrijven die het object hebben gebruikt
20. Ingeval van stadstrams: de lijnen waarop het object voornamelijk werd ingezet.
Ingeval van overig materieel de trajecten waarop het object werd ingezet of de plaats of regio waarin het object dienst deed.

21. De oorspronkelijke functie, inclusief de belangrijkste wijzigingen die de functie van het object tijdens de actieve dienst heeft ondergaan. Bijvoorbeeld het verbouwen van een reizigerstram in een bovenleidingmontagewagen.
22. De belangrijkste technische wijzigingen die het object tijdens de actieve dienst heeft ondergaan. Bijvoorbeeld wijziging van spoorwijdte.
23. Belangrijke wijzigingen die het uiterlijk van het object tijdens de actieve dienst heeft ondergaan en die niet voortvloeien uit de wijziging van functie als onder 21.
24. Zomogelijk de datum en het jaar waarin het object in de huidige collectie is opgenomen.
25. De vorige eigenaar van het object.
26. Zijn er, in uw collectie nog originele ontwerptekeningen of blauwdrukken van het object aanwezig?
27. Zijn er in uw collectie nog originele werkplaatshandboeken van het object aanwezig?
28. Zijn er in uw collectie nog originele onderhoudsgegevens van het object aanwezig?
29. Zijn er verslagen van restauraties van het object aanwezig?
30. Als het object wordt genoemd in relevante literatuur, de auteur, titel, plaats en jaar van uitgave vermelden.
31. Eventueel relevante aanvullende opmerkingen over de aard of het uiterlijk van het object.
32. Het criterium of de criteria waaraan u denkt dat het object voldoet. Selecteer één of meer van de onderstaande criteria en vermeldt de code.

code criterium

- A. Het object representeert een cruciale ontwikkeling in de geschiedenis en de technische ontwikkeling van het Nederlandse railvervoer.
 - A. Het object is de unieke of zeldzame representant van een serie die of type dat gedurende langere tijd beeldbepalend was.
 - B. Het object is onderdeel van een samenstel van voertuigen dat als zodanig van cultuurhistorisch belang is.
 - B. Het object is door zijn opmerkelijke verschijningsvorm of geschiedenis een belangrijk, attractief onderdeel van de collectie.
 - B. Het object is betrokken geweest bij een belangrijke gebeurtenis in de geschiedenis van het Nederlandse railvervoer.
 - B. Het object heeft een meerwaarde vanwege de historische relatie met de omgeving waarin het wordt bewaard of geëxploiteerd.
 - B. Het object verkeert nog in een authentieke, d.w.z. ongewijzigde staat en vormt daardoor een waardevol documentair object.
 - C. Het object is uitsluitend noodzakelijk voor het presenteren van objecten als bedoeld onder A en B, maar draagt op zichzelf niet bij aan de historische waarde van een collectie.
33. Licht uw keuze per criterium kort toe, besteedt daarbij met name aandacht aan het belang van het object in de geschiedenis, het belang van het object in de collectie en factoren die op de achtergrond van het object medebepalend zijn voor zijn waarde. **LET OP**, vermeldt niet **dat** het object aan een of meerdere criteria voldoet, maar vermeldt **waarom** het aan een of meerdere criteria voldoet.
 34. Vermeldt hier alle overige factoren die in het licht van de criteria van belang kunnen zijn bij de beoordeling van het object.
 - 35-38. Vermeldt de plaats van waaruit en de datum waarop u dit formulier verzendt. Vermeldt uw eigen naam leesbaar en onderteken het voordrachtsformulier.

Voor een correcte beoordeling is de meezending van minimaal 1 kleurenfoto noodzakelijk, maar meerdere foto's zijn welkom. Vermeldt het aantal foto's dat u heeft meegezonden, zodat deze na de beoordeling aan u kunnen worden geretourneerd.

U krijgt binnen twee weken na ontvangst van uw ingevulde voordrachtsformulier een bevestiging van ontvangst en de aankondiging van de datum waarop uw voordracht in behandeling zal worden genomen. Uiterlijk twee weken na deze behandeling ontvangt u bericht over de inschrijving in het register en de status die aan het object is toegekend.

