

## Samenvatting cultuurhistorische waardestelling *Boevenbussen* Gevangenis­museum Veenhuizen



In het onderstaande volgt een samenvatting van de cultuurhistorische waardestelling van de drie Boevenbussen in de collectie van het Gevangenis­museum te Veenhuizen. Deze waardestelling vindt plaats volgens de systematiek van het *Waardestellend kader mobiel erfgoed*, waarbij de waardestelling plaats vindt door toetsing van het object op een aantal specifieke, algemeen aanvaarde criteria.

### **Historische betekenis en actuele betekenis**

De bussen hebben naast een interessante *historische betekenis* ook een zeer belangrijke *actuele betekenis*, vanwege de rol die ze spelen in het huidige museum en het historische gevangenis­dorp Veenhuizen. De rondritten door het dorp zijn daarvan een belangrijke exponent.

### **Herkomst**

De drie bussen zijn *gebruikt* in Nederland en ze zijn (grotendeels) *gebouwd* in Nederland. Daarmee zijn de objecten relevant voor de (Mobiele) Collectie Nederland.

### **Culturele biografie: historische context**

De bussen werden gebruikt door de gevangenis in Veenhuizen. De historische gebruiks­context blijkt in dit geval bijzonder bij te dragen aan de cultuurhistorische waarde van de objecten: "Veenhuizen" staat niet zo maar voor één van de gevangenis­complexen, die we in Nederland hebben, maar het kent een bijzondere geschiedenis, waarin de "Maatschappij van Weldadigheid" in Veenhuizen een heropvoedingskolonie met dwanggestichten oprichtte, die in 1859 werden overgenomen door het Rijk die er Rijkswerkinrichtingen en gevangnissen van maakte. Momenteel zijn in Veenhuizen nog drie gevangnissen in gebruik. Was de heropvoedingskolonie al een heel complex, in de loop van de tijd werden er steeds meer gebouwen bijgeplaatst zodat een heel dorp ontstond, een gevangenis­dorp, dat lange tijd verboden gebied was voor gewone burgers. Begin jaren 1980 werd het verbod opgeheven en vanaf die tijd is het dorp Veenhuizen publiek toegankelijk. Rond die tijd begon Justitie ook met het afstoten van panden en na enige tijd dreigde verwaarlozing en verpaupering.

### **Culturele biografie: historie objecten**

Gevangnissen en werkplaatsen bevonden zich op verschillende plekken in het dorp en gedetineerden gingen dagelijks lopend naar de werkgestichten. Toen Veenhuizen tot openbaar gebied werd verklaard, werden uit veiligheids­overwegingen speciale gevangenis­bussen (Boevenbussen) aangeschaft voor het vervoer van de gedetineerden.

De Boevenbussen nemen een speciale plaats in binnen de geschiedenis van de Nederlandse autobus­industrie. Ze zijn ontworpen en (grotendeels) gebouwd door bekende Nederlandse fabrieken als DAF, Berkhof en ZABO. Ze zijn speciaal ontworpen voor een specifiek doel en wijken sterk af van een "gewone" autobus. In verband met de veiligheid werden compartimenten aangebracht met ruimte voor bewakers, met tralies, en met achter in- en uitstappen. De hoogte werd aangepast aan de beperkte toegangshoogte van de gevangenis­poorten. Tussen 2000 en 2002 zijn de bussen buiten gebruik gesteld. Het vervoer van de gedetineerden werd te duur en te gevaarlijk en om diverse redenen werd besloten om nieuwe werkplaatsen te bouwen binnen de hekken van de gevangenis zelf.

### **Culturele biografie: de objecten als erfgoed**

In 2005 opende het nieuwe Nationaal Gevangenis­museum zijn deuren. Dit museum wil de geschiedenis laten zien van misdaad en straf, vanaf 1600 tot en met nu en verwerft daartoe een relevante collectie erfgoed, waartoe inmiddels ook de historische autobussen behoren. In het museum is veel aandacht voor het "belevingsaspect".

Er staan in het dorp bovendien meer dan honderd Rijksmonumenten en provincie, gemeente en particuliere instellingen spannen zich in voor het behoud van het dorp als belangrijk cultureel erfgoed. Veenhuizen is beschermd dorpsgezicht en momenteel is het streven gericht op plaatsing van Veenhuizen op de Werelderfgoedlijst van de UNESCO.

### **Culturele biografie: conclusie**

In het geval van de Boevenbussen is duidelijk dat de historische context zoals die in een goede culturele biografie wordt beschreven, de nodige cultuurhistorische waarde toevoegt aan de bussen "an sich".

### **Schakelwaarde en symboolwaarde**

De drie Boevenbussen zijn vooral van belang vanwege hun schakelwaarde en symboolwaarde, die zich gelegen is op diverse abstractieniveaus, variërend van de Nederlandse mobiliteits­geschiedenis tot en met de geschiedenis van misdaad en straf in Nederland én de geschiedenis van Veenhuizen als straf­inrichting.

### **Schakelwaarde: mobiliteits­geschiedenis**

De Boevenbussen kan schakelwaarde worden toegedicht omdat ze de fase representeren, waarin voor het transport van gedetineerden autobussen werden ingezet.

De autobussen representeren een aantal belangrijke Nederlandse autobus­fabrikanten en de speciale producten, die voor bijzondere doeleinden, aangepast aan plaatselijke omstandigheden, werden gebouwd. Speciale vermelding verdient het familiebedrijf ZABO; één van de Boevenbussen van het Gevangenis­museum (de DAF-ZABO) is waarschijnlijk de laatst geproduceerde bus van deze fabriek, die bewaard is gebleven.

### **Schakelwaarde: geschiedenis van misdaad en straf**

Het transport van gedetineerden is een onlosmakelijk onderdeel van die geschiedenis van misdaad en straf. De Boevenbussen representeren met name de veranderingen in de (ruimtelijke) organisatie van het gevangenis­wezen in Veenhuizen, als afspiegeling van ontwikkelingen op landelijk niveau.

### **Symboolwaarde: Veenhuizen**

Veenhuizen was, ook onder het grote publiek, altijd al één van de bekendere gevangenis­complexen in Nederland. Hoewel de Boevenbussen slechts een klein gedeelte van de geschiedenis van Veenhuizen hebben meegemaakt, geeft de relatie met dit gevangenis­dorp de bussen toch een belangrijke symboolwaarde.

### **Zeldzaamheid**

De Boevenbussen zijn als speciaal product binnen de Nederlandse autobus­geschiedenis zeldzaam, omdat er maar vier van zijn, waarvan er drie in Veenhuizen worden bewaard. Maar die zeldzaamheid is enigszins relatief. Er zijn

nooit heel gevangenisbussen geweest; het transport van gedetineerden per autobus heeft in Nederland nooit een grote vlucht genomen.

### **Ensemblewaarde**

De Boevenbussen hebben een zeer hoge ensemblewaarde. Ze vormen zelf *complete ensembles*, ze zijn onderdeel van een *historisch ensemble* van drie bewaarde boevenbussen en ze maken deel uit van een *contextueel ensemble*, omdat ze in dezelfde omgeving behouden en worden, als waar ze altijd hebben dienstgedaan.

### **Documentatie en kennis**

Van de Boevenbussen is in ieder geval bekend dat de zogenaamde "rittenboekjes" uit de tijd van Justitie nog aanwezig zijn. Omdat de Boevenbussen relatief jong zijn, is nog veel kennis aanwezig. Het is zaak deze kennis op een duurzame manier te gaan bewaren.

### **Staat van het object**

De bussen zijn in hoge mate authentiek, al is noodzakelijk onderhoud gepleegd en zijn ze opnieuw gespoten in de oorspronkelijke kleur. Op de zijkant zijn naam en logo van het museum aangebracht, wat aan de optische authenticiteit wel enige afbreuk doet.

### **Presentatiepotentieel**

Het presentatiepotentieel van de bussen is hoog doordat er rond de bussen en de omgeving een boeiend verhaal te vertellen is, met de bus als illustratie. Dat gebeurt tijdens de rondritten met de bussen door het gevangenisdorp Veenhuizen. Het feit dat met de bus, die nu bezoekers vervoert, tienduizenden gevangenen van woon- naar werkgestichten werden gebracht, geeft het verhaal, maar ook de beleving van de rit (tussen het traliewerk) extra inhoud.

### **Behoud cultuurhistorische waarde**

Het Gevangenis museum is een geregistreerd museum. Dat komt behoud van de objecten op langere termijn zeker te goede. Als geregistreerd museum voldoet het Gevangenis museum aan de basiseisen op het gebied van beheer en behoud; we mogen er vanuit gaan, dat de condities in dat opzicht in orde zijn.

### **Behoud- en beheerplan noodzakelijk**

Het reguliere onderhoud wordt gedaan door "normale" garagebedrijven en ook de voorgenomen restauraties vinden bij "normale" bedrijven plaats. Gezien de lage leeftijd van de bussen lijkt dat nu nog niet zo'n probleem, maar er komt een moment dat voor dit mobiel erfgoed specifieke kennis nodig is over het behoud en beheer van historische voertuigen.

Om het duurzaam (her)gebruik van dit mobiel erfgoed ook op lange tijd te waarborgen, is het aan te bevelen een plan voor behoud en beheer op te stellen. Contact met andere organisaties, die veel ervaring hebben met het behoud en de restauratie van andere historische bussen, valt aan te bevelen.

### **Ontwikkeling presentatiepotentieel**

De ontstaansgeschiedenis van Veenhuizen, met de Maatschappij van Weldadigheid, de latere Rijkswerkinrichtingen en de gevangnissen is een regionale / lokale verbijzondering van een algemeen verhaal met een landelijke

uitstraling. Het is ook het verhaal van een provincie als Drenthe binnen de geschiedenis van de ruimtelijke constellatie van Nederland. Dat is een verhaal dat nog sterker dan nu over het voetlicht gebracht zou kunnen worden. Om in de komende tijd de gewenste groei, vernieuwing en kwaliteitsverbetering te kunnen realiseren is een belangrijke verdere ontwikkeling van de publiekspresentatie voorzien. Het Gevangenis­museum heeft een aantal nieuwe cultuureducatieve projecten en programma's voorbereid voor uiteenlopende doelgroepen.

### **Boevenbussen als topattractie**

De rondrit met de Boevenbus heeft zich de afgelopen jaren bij het publiek tot topattractie ontwikkeld en de belangstelling groeit nog altijd. De restauratie van de Boevenbussen maakt het mogelijk om een breed en groeiend publiek te informeren en bewust te maken van de bijzondere cultuurhistorische kwaliteiten van Veenhuizen.

### **Communicatie**

De excursies met de Boevenbussen in Veenhuizen worden bij alle externe communicatiemiddelen van het museum gepromoot. Te overwegen valt om de ingebruikstelling van de gerestaureerde bussen met enige communicatieve tam-tam gepaard te laten gaan.



**Aanvankelijk gingen de gedetineerden lopend van de gevangenis naar het werkgesticht en terug. Dat kon omdat geen sprake was van een openbare weg, maar uitsluitend van eigen terrein van Justitie. Wel was er gewapende escorte.**

*Alle foto's: Gevangenis museum Veenhuizen.*

**Toen Veenhuizen tot openbaar gebied werd verklaard, moesten de gedetineerden voortaan met de bus naar het werk.**





Voor "Veenhuizen" werden vier nieuwe Boevenbussen gebouwd, waarvan er drie in de collectie van het Gevangenis-museum bewaard bleven. Twee Volvo's met een carrosserie van Berkhof (boven) en een DAF met een carrosserie van ZABO rechts). Qua interieur en exterieur ontlopen de bussen elkaar niet veel. De ZABO-carrosserie oogt wat moderner en door de grotere voorruit heeft de chauffeur een beter zicht op de weg.





De gevangenis Norgerhaven vanaf de binnenplaats, tevens luchtplaats, gezien. Dit was de opstapplaats voor de gedetineerden die met de bus naar hun werkgesticht gingen (zie foto onder).

