

Verslag Platformbijeenkomst ‘Historische Atlas van het Mobiel Erfgoed’ op 12 december 2018

Tweemaal per jaar faciliteert de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) een bijeenkomst van het *Platform Mobiel Erfgoed*. Op 12 december 2018 stond de *Historische Atlas van het Mobiel Erfgoed* centraal. Die was er nog niet en de stichting Mobiele Collectie Nederland vroeg RCE daarom eerder dit jaar om zo’n atlas te ontwikkelen. Nederland wordt immers mede gekenmerkt door wegen, kanalen, spoorlijnen en vliegroutes; weinig landen kennen zo’n grote dichtheid aan infrastructuur en zo’n rijke historie als het gaat om mobiliteit.

Tijdens de Platformbijeenkomst *werden de contouren van de nieuwe Atlas getoond en spraken we over een mogelijk vervolg* in 2019.

Atlas en infrastructuur

Om goed te beginnen, stelde een aantal sprekers uit de wereld van geschiedenis en erfgoed van de mobiliteit de relatie tussen ‘atlas’ en ‘historische infrastructuur’ aan de orde, gaf RCE een overzicht van voorgaande historische atlassen waar de RCE aan heeft gewerkt en presenteerde MCN, bij wijze van ‘proeve’ van een digitale atlas mobiel erfgoed, het ‘knooppunt Leeuwarden’ als voorbeeld.

Kanalen in Nederland

Roger Raat is initiator en beheerder van de website *Kanalen in Nederland* (<http://kanalenin nederland.nl>). Hij verraste zijn publiek met de mededelingen dat er 1150 kanalen zijn in Nederland, een indicatie van de volledigheid van deze inventarisatie. Anderzijds plaatste hij daar zelf kanttekeningen bij in verband met enkele beperkingen, samenhangend met zijn definitie van een ‘kanaal’ en met de vraag wat wel en niet op de kaart op te nemen. Zo worden natuurlijke wateren, die in de loop van de tijd geschikt zijn gemaakt voor vervoer, niet altijd meegenomen, net als bevaarbare vestinggrachten, vaak onmisbare schakels in de vroegere vaarroutes. Ook het copyright op overigens bruikbare bronnen kan voor beperkingen zorgen, bijvoorbeeld als het gaat om illustratiemateriaal.

Raat legde zelf relaties met het atlaswerk van de RCE. Zijn website, de ‘eerste landdekkende kanalenkaart van Nederland’ is een rijke informatiebron met veel verwijzingen. Elk kanaal kent een boeiende geschiedenis met eigen karakteristieken en ontwikkelingen. Verhalen over de kanalen zijn een belangrijk onderdeel van de website.

Zijn aanbeveling om, in vervolg op de Platformbijeenkomst, met zoveel mogelijk deskundigen bij elkaar te komen om met deze groep de atlas uit te gaan breiden, werd ter harte genomen.

Vervlogen vliegvelden

Coert Munk sprak mede namens zijn collega Jan Willem de Wijn, die helaas niet aanwezig kon zijn, over hun project *Vervlogen Vliegvelden*, een inventarisatie van alle vliegvelden die Nederland ooit heeft gekend en die nu niet meer in gebruik zijn. Misschien nog verrassender dan het aantal kanalen is het aantal van 450 van die vliegvelden en de opmerking dat de inventarisatie nog niet gereed is: er zullen nog meer (voormalige) vliegvelden tevoorschijn komen. Ook hier ligt een definitie aan het project ten grondslag, gevormd door criteria voor ‘vliegvelden’ en het ‘vervlogen’ zijn daarvan (méér dan eens gebruikt en niet langer in gebruik zijnde).

Belangrijk is dat het niet bij een enkelvoudige inventarisatie zal blijven. Munk en De Wijn trachten de vliegvelden ‘tot leven te laten komen’ bijvoorbeeld met behulp van beeldmateriaal en door te vermelden wat er nog van over is of eraan herinnert, in de vorm van cultureel erfgoed.

Munk benadrukte het belang van lokale kennis, het nut van samenwerking met plaatselijke en

regionale historische verenigingen en van de vorming van netwerken. Vergelijk in deze de aanbeveling van Raat.

Munk lichtte zijn verhaal toe met een beknopt inkijkje in de historie van het 'vliegveld' en illustreerde dat aan de hand van het terrein waar hij zelf als directeur werkzaam is geweest: Vliegveld Teuge. Oorspronkelijk op een heel andere plaats geprojecteerd, waren het plaatselijke fruitteelaars, die in het vliegtuig een goede manier zagen om hun (bederfelijke) waar snel naar de afnemers in het land te krijgen. Hij gaf daarmee impliciet iets prijs van de licht overspannen verwachtingen die er in de beginjaren van de luchtvaart bestonden omtrent de betekenis van het vliegtuig voor het binnenlands verkeer. De luchtvaart is immers van immense betekenis geworden voor de samenleving, maar het binnenlands vervoer van personen en goederen is nooit echt van de grond gekomen. Een interessant stukje geschiedenis dat, mits niet vastgelegd, 'vervlogen' raakt voor we er erg in hebben. De betreffende vliegvelden zijn in een Excelsheet gezet; Munk en De Wijn werken aan een publicatie, die binnen afzienbare tijd moet verschijnen.

Verdwenen spoorlijnen

Michiel ten Broek en *Victor Lansink* publiceerden de *Atlas van de verdwenen spoorlijnen in Nederland* (ISBN 978 94 625 8138 8). Ze deden in een duopresentatie verslag van hun onderzoek, methoden en ervaringen. Een eerste beperking die ze zichzelf hadden opgelegd, kwam direct aan bod: niet meegenomen zijn tramlijnen, industriespoorlijnen en raccordementen (aansluitingen). Dan bleef er altijd nog een lijst over van 29 railtrajecten met rond de 1000 km 'verdwenen spoorlijn'. Hoewel: in het formuleren van een definitie deed zich (net als bij de vliegvelden) de vraag voor wanneer een spoorlijn 'verdwenen' is. Zo benadrukten ze dat een spoorlijn nooit 'geheel' verdwijnt. Vrijwel altijd zijn in het landschap aanwijzingen te vinden die de vroegere aanwezigheid van een spoorlijn verraden. Een enkele keer ligt zelfs de rails er nog.

Daarbij: er zijn in ons land nog zeker 400 stations, die wel gesloten zijn, maar als gebouw nog steeds bestaan. Aan nog functionerende spoorlijnen, maar ook aan verdwenen trajecten. Bijna 50 van die stations zijn aangewezen als Rijksmonument en nog eens tientallen als gemeentelijk monument. Maar monument of niet, ze geven extra cachet aan een cultuurhistorisch waardevolle locatie.

Daarmee komen we aan hun belangrijke opmerking dat dergelijke overblijfselen uit het verleden eveneens tot ons cultureel erfgoed behoren en dat het onderzoeken en aan de vergetelheid ontrukken van 'hetgeen verdwenen is (maar misschien toch niet helemaal?)' ook maatschappelijk gezien een belangrijke activiteit is. En als het om erfgoed gaat, raden zij aan ook oog voor de 'schoonheid van het verval' en voor 'het mysterie' te hebben. Betracht, met andere woorden, terughoudendheid bij ingrepen, ook bij restauraties.

Een tweede opmerking betreft het begrip 'atlas'. Een atlas is, wat Ten Broek en Lansink betreft, niet alleen maar een verzameling kaarten. Het gaat uiteindelijk om de verhalen die over die kaarten (en de lijnen en plekken daarop) te vertellen zijn.

Het wegvervoer op de kaart

Hans Buiten is verenigingshistoricus van de ANWB en medeauteur van de *Het avontuur van de ANWB, 135 jaar onderweg*, een publicatie ter gelegenheid van het 135-jarig bestaan van de vereniging (ISBN 978 90 686 8759 0). Hij benadrukte dat de ANWB kaarten maakte en maakt vanuit de gebruiker. Voor een mogelijk te realiseren Historische Atlas Mobiel Erfgoed is dat 'gebruikersperspectief' en de geschiedenis daarvan van groot belang. Dat gebruikersperspectief weerspiegelt immers een belangrijk stuk geschiedenis van de Nederlandse samenleving, van vakanties voor de elite tot de huidige massale uittocht in de zomer en tot mobiliteit voor de gehele bevolking, ook voor de 'gewone man'.

Infrastructuur was en is er om te gebruiken; dat geldt ook voor infrastructuur die we inmiddels als historisch beschouwen. Mobiel erfgoed kan worden ingezet om dergelijke infrastructuur weer een historische beleving te geven.

De eerste kaarten van de ANWB waren logischerwijs fietskaarten en toeristenkaarten. Pas in 1930 begint de ANWB met autokaarten; dan wordt de auto echte een breder gedragen maatschappelijk fenomeen.

En als we het over 'gebruik' hebben: de ANWB heeft 'stroomkaarten' gemaakt, waarop in lijnen met verschillende dikte het gebruik van de wegen door de jaren heen duidelijk tot uiting komt.

Zijdelings vertelde Bouter een interessant verhaal over de rondwegen die vanaf de jaren 1950 op kaarten verschijnen. Ze worden aangelegd om de bebouwde kommen heen, om steden (en later ook dorpen) te ontlasten. Handig voor de weggebruiker, maar er was ook veel verzet tegen. Van de middenstand bijvoorbeeld, die omzetverlies leed als verkeer niet meer langs hun winkels kwam.

Contouren van de Historische Atlas Mobiel Erfgoed

In een duopresentatie van *Otto Brinkkemper* en *Max Popma* werden context en *contouren* van de Historische Atlas Mobiel Erfgoed geschetst en toegelicht.

De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed is initiatiefnemer van de website 'Landschap in Nederland' en Brinkkemper is hier de projectleider. Hij legde uit hoe het project tot stand kwam en toonde een aantal voorbeelden van kaarten die in dit kader reeds gerealiseerd zijn.

(<https://landschapinnederland.nl>). Hij vertelde hoe het project samen met partners in het vakgebied en geïnteresseerden verder ontwikkeld werd en wordt. Zo is MCN de partner waarmee de Historische Atlas Mobiel Erfgoed ontwikkeld kan worden.

Samen met Popma (adviseur bij de stichting Mobiele Collectie Nederland) werd 'de proef op de som genomen' met als voorbeeld 'Leeuwarden als knooppunt'. Aan de hand van een (zeer) beperkt aantal mobiliteitshistorisch gezien waardevolle locaties werd onderzocht wat de mogelijkheden zijn om op deze wijze Leeuwarden op de historische kaart te zetten.

Om te beginnen een beperking: niet de infrastructuur zelf (in de vorm van lijnen) was onderwerp bij dit voorbeeld, maar punten op die lijnen; plekken waar wordt / werd in- en uitgestapt, dan wel overgestapt; in- en uitgeladen, dan wel overgeladen enz. Verder was in verband met de tijd de voorbereiding beperkt tot desk-research en tot content, die via internet te achterhalen viel. Belangrijk bleek een bovensectorale benadering, waarbij niet één sector van het mobiel erfgoed of dat mobiel erfgoed zélf centraal staat, maar juist de historische, algemeen-maatschappelijke context en de verhalen die daarover te vertellen zijn. Vervolgens werd getoond met behulp van welk mobiel erfgoed een en ander geïllustreerd kan worden.

Bekeken werd wat de mogelijkheden zijn, maar ook welke knelpunten zich voordeden. Wat dat laatste betreft kan gemeld worden dat de content weliswaar in ruime mate aanwezig is, maar zeer verspreid en gefragmenteerd. Wat beeldmateriaal betreft was het, binnen de gestelde tijd, moeilijk om rechtenvrij materiaal te achterhalen. Middelen om voor publicatie te betalen, waren logischerwijs voor dit proefproject niet beschikbaar.

Vervolgens kwamen in het voorbeeld Leeuwarden *het station*, *de Willemskade als vaarweg met los- en laadkades*, *de vliegbasis*, *het Europaplein als typerend verkeersplein*, *het bodecentrum Oldehoofsterkerkhof*, *het busstation Zuidersingel* en een voormalige *stalhouderij aan de Spanjaardslaan* voorbij. En werd aangetoond, dat vanuit de digitale atlas van de RCE op interessante wijze aanvullende en verdiepende informatie gepresenteerd kan worden en van waaruit verwezen kan worden naar websites en pagina's met meer informatie over die plek en naar andere, mobiliteitshistorische locaties in de omgeving.

De 'proeve' van een digitale atlas mobiel erfgoed met knooppunt Leeuwarden als voorbeeld is te bereiken via: http://rce.webgispublisher.nl/Viewer.aspx?map=Infrastructuur_MCN. (In het zoekvenster bovenaan als zoekterm 'Leeuwarden' invullen en even handmatig centreren.)

Mogelijk vervolg

Na de presentaties was er plaats voor *vragen* en *discussie*, ook over de mogelijkheden voor een *vervolg* op dit proefproject in 2019. Puntsgewijs volgen hieronder een aantal conclusies uit dit afsluitende samenzijn.

Daarbij gaan we voor dit verslag even voorbij aan de talloze suggesties voor zeer concrete voorbeelden van partijen en contactpersonen, van websites en portals en dergelijke. De suggesties zijn opgenomen in het dossier, dat met betrekking tot dit project wordt opgebouwd en dat te zijner tijd via de website van MCN geraadpleegd kan worden.

- De eerste conclusie die uit deze Platformbijeenkomst getrokken kan worden is, dat er veel meer is dan in eerste instantie gedacht werd (content, organisaties, partijen, contactpersonen, websites, portals enz.).
- Er is geconstateerd dat er heel veel (historische en verdwenen) infrastructuur is (voormalige kanalen, vervlogen vliegvelden, verdwenen spoorlijnen enzovoort.) en dat zich aan die infrastructuur heel veel interessante 'mobiliteitshistorische plekken' bevinden (stations, havens, vliegvelden enz.), waaraan ook mobiel erfgoed gekoppeld kan worden.
- Zoveel (historische) plekken en infrastructuur, zoveel beheerders. Het is van belang de (historische) beheerders te inventariseren en bij een vervolg te betrekken.
- De wegeninfrastructuur neemt wat dat betreft wel een aparte positie in; er zal minder verdwenen zijn en juist veel bijgekomen (o.a. snelwegen). Daarbij is wel interessant dat historisch belangrijke wegen vaak een andere functie hebben gekregen. In de meeste gevallen zullen ze 'gedegradeerd' zijn, van bijvoorbeeld een voormalige Rijksweg tot een weg, die van lokaal belang is, of zelfs een woonstraat is geworden.
- Sprekers en deelnemers in de zaal benadrukken dat het in organisatorische zin van belang is om mensen samen te brengen en kennis te bundelen in een vervolg op dit proefproject. Daarbij klein beginnen en uitrollen, decentraal ontwikkelen en faciliteren. Succesfactoren zijn middelen (financiën), mensen en ondersteuning.
- Bij het faciliteren is een belangrijke rol weggelegd voor de RCE.
- Atlas, kaarten, lijnen, plekken (en het daaraan te koppelen mobiel erfgoed) zijn geen doel, maar een middel. Ze vormen hulpmiddelen om het verhaal van de mobiliteitsgeschiedenis verder te onderzoeken, te ontrafelen en aan de samenleving aan te bieden. Dat is een interessante, en vanuit *cultuurhistorisch perspectief* bekeken, belangwekkende bezigheid.
- Daarbij moet, *vanuit actueel perspectief* bekeken, in het oog gehouden worden met welk doel en voor welke doelgroepen dat gebeurt. Erfgoed kan en moet een goed gedefinieerde rol spelen in de toekomstige samenleving; dat geldt ook voor het mobiel erfgoed.
- In dat opzicht is het van belang te kijken naar de rol van het mobiel erfgoed in die toekomstige samenleving, zoals gezien vanuit samenleving en overheid en om vervolgens te bepalen hoe het mobiel erfgoed zich hierin qua missie, visie en doelstellingen kan positioneren.
- We zien belangrijke beleidsontwikkelingen genoemd in de beleidsbrief *Erfgoed Telt* van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, waarin het beleid voor de komende jaren in de Nederlandse Erfgoedzorg wordt geschetst en de betekenis van erfgoed voor de samenleving uiteen wordt gezet. De nadruk ligt hierbij op *instandhouding en herbestemming*, de *leefomgeving* en de *verbindende kracht van erfgoed*. Voor MCN en een Historische Atlas Mobiel Erfgoed liggen de kansen bij het *versterken van de relatie tussen erfgoed en leefomgeving* en de *verbindende kracht van erfgoed*. Zie:

https://cultureelerfgoed.nl/sites/default/files/downloads/nieuws/189.014_ocw_cultuurbrief_erfg_oedtelt.pdf.

- Concreet kan de Atlas op korte termijn dienen om politiek en bestuur te bewerken en zaken als de Omgevingswet en Omgevingsvisies als ‘momenten van aandacht’ te kiezen:
<https://www.denationaleomgevingsvisie.nl/default.aspx>.
- In alle gevallen is communicatie een eerste vereiste.
- Op de korte termijn is bijvoorbeeld de jaarlijkse Open Monumentendag van belang, waar het brede publiek kennis kan maken met de lokale aspecten van geschiedenis en erfgoed van de mobiliteit. Historische infrastructuur en mobiel erfgoed kunnen op lokaal niveau in het zonnetje worden gezet.
- Dat is belangrijk voor het bewustzijn van de lokale bevolking en de daarmee voor het stimuleren van burgerparticipatie bij het creëren van nieuwe betekenissen voor het erfgoed van de (lokale) mobiliteitsgeschiedenis.
- Intussen kan MCN in het kader van de Atlas de publiciteit zoeken (van de ANWB-Kampioen en media, die aan regionale cultuurmarketing doen, tot en met de media van special-interestgroepen, zoals nieuwsbrieven van alle organisaties uit de ‘achterban van MCN’)
- Aandacht is nodig voor zowel externe en interne marketing bij gemeenten en regio’s. Zie ook de eerste Platformbijeenkomst Mobiel Erfgoed, die vooral ging over ‘bezoekers van buiten trekken’ (externe marketing). Interne marketing is van belang voor de participatie van de burger (zie hierboven). Betrek daarbij een ijzeren wet uit de citymarketing: de eigen burgers zijn (in potentie) de beste ambassadeurs van de eigen woonplaats of regio.

Afsluitend:

- RCE en MCN hebben wat betreft de Platformbijeenkomst op 12 december 2018 geconcludeerd dat het een boeiende middag was, zowel inhoudelijk als wat betreft het samenzijn, met bovendien een verrassende opkomst met veel enthousiaste toehoorders en participanten.
- RCE en MCN hebben inmiddels concrete stappen gezet om met een aantal sleutelpersonen uit Groningen, Friesland en Twente een eerste verkenning uit te voeren met betrekking tot de mogelijkheden voor een uitrol van de Historische Atlas Mobiel Erfgoed. Deze sleutelpersonen hebben zich in verleden en heden enthousiast getoond over samenwerking met MCN in dergelijke projecten. Medio maart zal een eerste gesprek plaatsvinden bij Tresoar in Leeuwarden.
- Van hieruit wordt een Werkgroep geformeerd die zich verder gaat bezighouden met de uitrol van de Atlas over Noord-Nederland.
- Wordt vervolgd!

De volgende twee bijeenkomsten van het Platform Mobiel Erfgoed vinden plaats op woensdag 12 juni en woensdag 11 december 2019. Over de inhoud wordt u nog nader geïnformeerd. Interessant wordt het in ieder geval, dus noteer de data alvast in uw agenda!