

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. En 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, knooppunt Leeuwarden als voorbeeld.

Kanalen in Nederland

Roger Raat is initiator en beheerder van de website *Kanalen in Nederland*

<http://kanaleninnederland.nl>. Hij verraste zijn publiek met de mededeling dat er 1150 kanalen zijn in Nederland, een indicatie van de volledigheid van deze inventarisatie. Zelfs met de kanttekening, dat er sprake is van mogelijke beperkingen als gevolg van de gehanteerde definitie van een ‘kanaal’, een indrukwekkend aantal!

Zijn website kan gezien worden als de ‘eerste landdekkende kanalenkaart van Nederland’; een rijke informatiebron. Elk kanaal kent een boeiende geschiedenis en de ‘verhalen over kanalen’ zijn een belangrijk onderdeel van de website.

Vervlogen vliegvelden

Coert Munk sprak mede namens zijn collega Jan Willem de Wijn 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.

Munk en De Wijn trachten de vliegvelden ook ‘tot leven te laten komen’ met behulp van verhalen en beeldmateriaal en vermelding van wat er nog van over is of eraan herinnert in de vorm van cultureel erfgoed. 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), een fraaie publicatie met 29 railtrajecten en rond de 1000 km ‘verdwenen spoorlijn’. Daarbij 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. Daarbij zijn er in ons land nog zeker 400 stations, die wel gesloten zijn, maar als gebouw nog steeds bestaan. 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 te vertellen zijn.

Het wegvervoer op de kaart

Hans Buiters is verenigingshistoricus van de ANWB en medeauteur van *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 perspectief 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'. De eerste kaarten van de ANWB waren logischerwijs fietskaarten en toeristenkaarten. Pas in 1930 begint de ANWB met autokaarten; dan wordt de auto echt 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.

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.

Daarna 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.

- Er is veel meer deskundigheid dan in eerste instantie gedacht werd. (digitale en analoge content, organisaties, partijen, contactpersonen, websites, portals enz.)
- Er is heel veel (historische en verdwenen) infrastructuur; aan die infrastructuur bevinden zich heel veel interessante 'mobiliteitshistorische plekken' (stations, havens, vliegvelden enz.), waaraan ook mobiel erfgoed gekoppeld kan worden. De wegeninfrastructuur neemt wat dat betreft wel een aparte positie in; er zal minder verdwenen zijn en juist veel bijgekomen (o.a. snelwegen).
- Atlas, kaarten, lijnen en plekken zijn geen doel, maar een middel. Het opsporen daarvan is een interessante, en vanuit *cultuurhistorisch perspectief* bekeken, belangwekkende bezigheid. Ze vormen hulpmiddelen om het verhaal van de mobiliteitsgeschiedenis verder te onderzoeken, te ontrafelen en aan de samenleving aan te bieden.

- Om geschiedenis en erfgoed van de mobiliteit in z'n geheel over het voetlicht te krijgen is een sector-overstijgende, en dus mobiel-erfgoedbrede benadering nodig. Alleen dan kunnen de verhalen over de rol van mobiliteit in de wording van ons land, onze steden en ons platteland op integrale en zinvolle wijze verteld worden.
- 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. Communicatie is dan 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.
- Verder kan MCN in het kader van de Atlas ten behoeve van het mobiel erfgoed 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').
- 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.

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 Noord-Oost Nederland geformeerd, die zich verder gaat bezighouden met onderzoek naar de uitrol van de Atlas over enkele noordelijke provincies. Meer informatie hierover bij Max Popma: info@mobielecollectienederland.nl.
- Eind maart verdere informatie over het project op de website van de stichting MCN: www.mobielecollectienederland.nl.

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!

MCN / RCE, 20 januari 2019