

In beweging houden...

Een bericht over knelpunten en oplossingen bij het behoud
en de presentatie van de Mobiele Collectie Nederland

Verantwoording

Deze 'Knelpuntennotitie' van de stichting MCN is tot stand gekomen met medewerking van een groot aantal mensen en instellingen. De eindverantwoordelijkheid voor de inhoud van deze notitie ligt uiteraard volledig bij de opdrachtgever, maar MCN hecht er aan, onderstaande personen en instellingen voor hun medewerking hartelijk dank te zeggen.

Frank Bergevoet en Arjen Kok (Instituut Collectie Nederland); Pim Witteveen, Birgitta Fijen, Steven Coene (Landelijk Contact Museumconsulenten), Agnes Vugts (Sectie Technische en Transportmusea Nederlandse Museumvereniging), Jan-Willem van Beusekom (Nationaal Contact Monumenten)

Dick Eerland, Gert Doornink (Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen), Martin de Boer (Stichting tot Behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten), Peter Jansen (Sectie Varende Monumenten), Frits Loomeijer (Mobiele Collectie Nederland), Van Waning Stichting.

Pieter van der Ham en Jaap Nieweg (Historisch Railvervoer Nederland), Vincent Sparacino en Remmelt-Jan Oosting (Stoomtrein Goes-Borssele), Victor Klever (Rijdend Elektrisch Trammuseum), Jan van Leeuwen (Tramweg Stichting), Stichting Industrieel Smalspoor Museum, Stichting tot Behoud van af te voeren NS-materieel.

Bert Pronk, Jan Ostermeijer, Bert de Boer, Theo Hegeman (Federatie Historische Automobielen- en Motorfietsclubs), Gijs Mom (European Center for Mobility Documentation), Ad Saan (Saan-Museum), Stichting Historische Automobielen, Stichting Veteraan Autobussen.

Arno van der Holst (Nationale Federatie Historische Luchtvaart), Michael Zwartelé (Documentatiecentrum Aviodrome), Peter Baeten (Nationaal Luchtvaart-Themapark Aviodrome), Coert Munk (Duke of Brabant Airforce), Dick Funcke (Fokker D VII), Stichting Dutch Historic Aircraft Company.

De exportmeeting die ten behoeve van het knelpuntenonderzoek werd georganiseerd, stond onder leiding van mevrouw Frieda van Diepen-Oost.

Colofon

In beweging houden, een bericht over knelpunten en oplossingen bij het behoud en de presentatie van de Mobiele Collectie Nederland

Dit 'bericht', ook wel de 'Knelpuntennotitie' genoemd, is in opdracht van de stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) geproduceerd door CIME/Stabien (Max Popma en Saskia Rutten). CIME/Stabien is een samenwerkingsverband, waarbij Stabien (de Stichting Service- en Adviesbureau Industrieel Erfgoed Nederland) fungeert als onderdeel van het CIME (Centrum voor Industrieel en Mobiel Erfgoed).

CIME/Stabien opereert sinds 1 januari 2005 onder de naam Centrum voor Industrieel en Mobiel Erfgoed (CIME) en is gevestigd in het 'Schiphol 1928 gebouw' in het Nationaal Luchtvaart-Themapark Aviodrome te Lelystad.

Centrum voor Industrieel en Mobiel Erfgoed (CIME)

Pelikaanweg 50
8218 PG Luchthaven Lelystad
Tel. (0320) 292 315, fax (0320) 292 301
www.cime.nl, e-mail: info@cime.nl

Foto's: Anton Van Daal Fotografie BV te Westzaan, Centrum voor Industrieel en Mobiel Erfgoed, Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen, Saan-Museum, Museumstoomtram Hoorn-Medemblik, Nationaal Luchtvaart-Themapark Aviodrome, Nationaal Smalspoormuseum, Max Popma.

In beweging houden...

Een bericht over knelpunten en oplossingen bij het behoud
en de presentatie van de Mobiele Collectie Nederland

april 2005



Inhoud

Samenvatting 6

Inleiding 12

1 Doel en stand van zaken 15

1.1 MCN: Doel en visie 15

1.2 Stand van zaken 15

1.2.1 Wat is mobiel erfgoed? 15

1.2.2 Mobiel en statisch 16

1.2.3 De mobiele collectie Nederland 16

1.2.4 Het Register Mobiel Erfgoed 17

1.2.5 Cultuurhistorische waarde 17

1.2.6 Het werkveld 17

1.2.7 Een koepelorganisatie 18

1.2.8 Beleid voor mobiel erfgoed 18

2 Knelpunten en oplossingen 21

2.1 Knelpunten 'Collectie' 21

2.1.1 Collectiebeleid 21

2.1.2 Lacunes 23

2.1.3 Wettelijke bescherming 23

2.1.4 Overzicht en inzicht 24

2.2 Knelpunten 'Behoud' 24

2.2.1 Achterstanden 24

2.2.2 Kwalificatie menskracht 25

2.2.3 Kennisinstructuur 25

2.2.4 Toekomstige menskracht 25

2.2.5 Accommodatie 26

2.2.6 Restauratie, onderhoud 26

2.2.7 Wet- en regelgeving 26

2.2.8 Evenwichtig 29

2.2.9 Financiering 29

2.2.10 Niet-betaalde menskracht 30

2.3 Knelpunten 'Presentatie' 30

2.3.1 Aandacht 30

2.3.2 Digitalisering 31

2.3.3 Wet- en regelgeving 31

3 Conclusies 35

3.1 Professionalisering 35

3.2 Bestaande structuren 35

3.3 Roerend erfgoed en musea 36

3.4 Mobiel-erfgoed infrastructuur 36

3.5 Onderzoek 37

3.6 Nogmaals het Register 37

3.7 Koepelorganisatie 37

3.8 Overheid 38

3.9 Draagvlak 38

Samenvatting

Uitgangspunt van deze ‘knelpuntennotitie’ vormt de visie die de stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) als koepelorganisatie voor het gehele werkveld heeft ten aanzien van het behoud van mobiel erfgoed in ons land en de rol van de stichting MCN daarbij. Die visie komt er in het kort op neer dat MCN een essentiële bijdrage wil leveren aan het streven naar een *mobiele collectie Nederland*, die omschreven zou kunnen worden als een ‘evenwichtig samengestelde collectie, die een representatief beeld geeft van de ontwikkeling van de mobiliteit in Nederland en de algemeen-maatschappelijke geschiedenis die daarmee verbonden is’.

Die collectie moet kwalitatief hoogwaardig, gevarieerd, samenhangend, informatief, goed toegankelijk en ruimtelijk gespreid zijn. Bovendien zal een zekere garantie voor duurzaamheid met betrekking tot behoud en presentatie van de collectie als geheel aanwezig moeten zijn.¹

Om dat doel te bereiken zijn middelen nodig; dan gaat het steeds om menskracht, faciliteiten en financiën; voor een efficiënte inzet van die middelen zullen de juiste randvoorwaarden gecreëerd moeten worden. Veel zal neerkomen op het ontwikkelen en overdragen van de juiste kennis en vaardigheden.

In het onderstaande wordt een zeer beknopte samenvatting gegeven van de belangrijkste knelpunten, zoals die vóór en tijdens het onderzoek ten behoeve van de onderhavige notitie binnen en buiten de het mobiel-erfgoedveld naar voren kwamen.

Deze knelpunten zijn genoemd door organisaties en instellingen in het werkveld en verwoord vanuit de visie van MCN op de kwaliteit van de mobiele collectie Nederland. De knelpunten worden gepresenteerd in drie aandachtsgebieden *collectie*, *behoud* en *presentatie*; tenslotte is er één concluderende paragraaf met aandacht voor algemene en overige knelpunten. De volgorde waarin de knelpunten worden genoemd is in de eerste plaats een *logische* volgorde en niet steeds een volgorde in prioriteiten. Verder impliceert de gekozen volgorde dat per aandachtsgebied *interne* en *externe* knelpunten aan de orde kunnen komen. Per knelpunt zullen oplossingsrichtingen worden aangedragen, ook weer verwoord vanuit genoemde visie van MCN.

Knelpunten ‘Collectie’

◆ Nationaal collectiebeleid

Er is binnen het werkveld van het mobiel erfgoed onvoldoende structurele aandacht voor inhoudelijke zaken met betrekking tot de *mobiele collectie Nederland* als representatief beeld van de geschiedenis van de mobiliteit in ons land. In het verlengde daarvan ligt een *nationaal collectiebeleid* met het stimuleren van afstemming, het opvullen van lacunes en het stellen van prioriteiten. Dit impliceert het gevaar van een wildgroei aan objecten waarvan niet steeds duidelijk is, wat de cultuurhistorische waarde van die objecten is en wat ze aan de mobiele collectie Nederland toevoegen.

Oplossing: Professionalisering van het mobiel-erfgoedveld door middel van voorlichting, opleidingen en cursussen en het creëren van mogelijkheden tot informatie-uitwisseling en discussie over de kwantiteit en kwaliteit van de mobiele collectie Nederland.

◆ Inzicht mobiliteitgeschiedenis

Om de cultuurhistorische waarde, en daarmee de bijdrage van objecten aan de mobiele collectie Nederland op z’n merites te kunnen beoordelen, is inzicht in de geschiedenis van de mobiliteit in ons land noodzakelijk. Dat inzicht is nog niet breed ontwikkeld, omdat het (wetenschappelijk) onderzoek op dit gebied nog in de kinderschoenen staat.



Oplossing: Creëren van mogelijkheden voor (wetenschappelijk) onderzoek naar de geschiedenis van de mobiliteit in Nederland en de algemeen-maatschappelijke geschiedenis die daarmee samenhangt, met het oog op de cultuurhistorische waardebepaling van de mobiele collectie Nederland.

◆ **Lacunes collectie**

Binnen sommige sectoren kan nu reeds worden vastgesteld dat de mobiele collectie Nederland lacunes vertoont of zal gaan vertonen. In de sector Water zullen lacunes ontstaan, omdat particuliere eigenaren bepaalde soorten schepen niet willen of kunnen behouden. In de sector Weg vindt, vanuit collectieoogpunt, ongecontroleerde im- en export plaats. Om te voorkomen dat er in de 'nationale collectie' lacunes ontstaan, ligt er op dat gebied een taak voor de overheid en de musea.

In het museale domein wordt geconstateerd dat onvoldoende middelen beschikbaar zijn om nieuwe collectieaanwas te realiseren.

Oplossing: Alleen met behulp van overheid en fondsen zullen objecten voor de mobiele collectie Nederland veilig gesteld kunnen worden. Financiële steun is nodig om objecten aan te schaffen nu ze nog beschikbaar zijn.

◆ **Wettelijke bescherming**

Momenteel bestaat geen mogelijkheid tot wettelijke bescherming van historische transportmiddelen die voor de mobiele collectie Nederland *onmisbaar* en *onvervangbaar* zijn, bijvoorbeeld tegen uitvoer buiten onze landsgrenzen.

Oplossing: MCN acht het noodzakelijk dat onderzoek wordt gedaan naar de mogelijkheid en wenselijkheid van wettelijke bescherming van mobiel erfgoed.

◆ **Overzicht en inzicht**

Er bestaat nog onvoldoende overzicht over de totale collectie mobiel erfgoed in ons land en inzicht in de cultuurhistorische waarde daarvan. Het gebrek aan middelen voor het verder ontwikkelen en onderhouden van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed (NRME) en, als basis daarvan, de sectorale deelregisters, wordt in alle sectoren als een nijpend knelpunt gezien.

Oplossing: Beschikbaar stellen van financiële middelen voor verder ontwikkelen en onderhouden van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed en de sectorale deelregisters ten behoeve van collectietaken.

Knelpunten 'Behoud'

◆ **Achterstanden**

Op diverse deel terreinen van het mobiel erfgoed kunnen grote achterstanden worden geconstateerd op het gebied van conservering en restauratie van cultuurhistorisch waardevolle objecten.

Oplossing: Inventarisatie van de belangrijkste achterstanden; opzet van een model waarin overheden, fondsen en particulieren gezamenlijk de verantwoordelijkheden kunnen nemen om de achterstanden in volgorde te kunnen oplossen (met behulp van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed). Steun van overheid en fondsen zal onontbeerlijk zijn.



◆ **Kwalificatie menskracht**

In het werkveld is in principe een enorm reservoir aan kwaliteit aanwezig bij veel mensen die zich met mobiel erfgoed bezighouden. Gevreesd moet echter worden, dat de verdere kwalificatie van de menskracht voor het (duurzaam) behoud en beheer van mobiel erfgoed niet voldoende op gang komt. Het schort aan toegankelijkheid van de aanwezige kennis, aan mogelijkheden tot kennisoverdracht en er wordt te weinig aan structureel onderzoek gedaan.

Oplossing: Een 'professionaliseringsslag' op het gebied van de kwaliteit en (betaalbare) overdracht van kennis en vaardigheden, inclusief het creëren van een infrastructuur daarvoor, aansluitend bij structuren van (beroeps)opleidingen en erfgoedinstellingen.

◆ **Toekomstige menskracht**

Er heerst ongerustheid over de vraag of op lange termijn voldoende menskracht zal bestaan voor de zorg voor het mobiel erfgoed. Jongere generaties lijken niet voldoende belangstelling te hebben of bereidheid om tijd te steken in het behoud van mobiel erfgoed. Bestaand werkveld is vaak te beperkt geconcentreerd.

Oplossing: Versterking van het draagvlak voor behoud van mobiel erfgoed, met name onder jongeren; verandering van focus in het bestaande werkveld.

◆ **Kernfaciliteiten**

Er is een schrikbarende ruimtenood met betrekking tot huisvesting (stalling), expositie en, daarmee samenhangend, een gebrek aan plekken met faciliteiten, waar restauraties en herstel- en onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd kunnen worden. Voor varend erfgoed ontbreekt het aan voldoende havens en ligplaatsen en aan eenduidig, landelijk beleid in deze. Tenslotte is er gebrek aan onderdelen en materialen voor het behoud in werkende staat.

Oplossing: Op het gebied van deze kernfaciliteiten zou (per sector) een basis-infrastructuur van collectieve voorzieningen ontwikkeld moeten worden.

◆ **Wet- en regelgeving**

Tussen het streven om het mobiel erfgoed *én* in werkende *én* in (zoveel mogelijk) originele staat te behouden enerzijds en de hedendaagse wet- en regelgeving (verkeer, arbo, veiligheid, milieu) anderzijds valt een groeiend spanningsveld te bespeuren. Het behoud van historische transportmiddelen wordt daardoor gecompliceerd en duur en het animo voor het (hobbymatig) behoud minder, ook door de voortdurende dreiging dat bestaande ontheffingen en faciliteiten weer worden ingetrokken.

Oplossing: Meer evenwichtige benadering in wet- en regelgeving die van invloed is op het (werkend) behoud van mobiel erfgoed; meer aandacht van de wetgever voor het in werkende, originele staat houden; mogelijkheden tot versoepeling en eventueel ontheffing op basis van cultuurhistorische waarde en originaliteit (met een rol voor het Nationaal Register Mobiel Erfgoed en de sectorale deelregisters). Onderzoek naar de mogelijkheden voor een (overleg)model bij nieuwe ontwikkelingen in wet- en regelgeving, die van invloed kunnen zijn op het in werkende, originele staat houden van mobiel erfgoed.

◆ **Financiën**

Behalve voor het inlopen van eerder genoemde achterstanden op het gebied van conservering en restauratie, ontbreekt het de sector aan financiële middelen voor onderhoud en reparatie op lange termijn. Er bestaat te weinig duidelijkheid in de mogelijkheden op het gebied van subsidieverlening en sponsoring. Bij het aanvragen van subsidies is het



onmogelijk de niet-betaalde arbeidskracht te kapitaliseren. De kleine tegemoetkomingen aan eigenaren van mobiel erfgoed die heden ten dage bestaan (vrijstelling houderschapsbelasting voor historische auto's, varen op laagbelaste dieselolie voor varende monumenten) worden te vaak weer ter discussie gesteld.

Oplossing: Creëren van een structurele geldstroom voor restauratie en onderhoud van mobiel erfgoed. Duidelijkheid verschaffen in de mogelijkheden op het gebied van subsidieverlening en sponsoring. Mogelijkheid scheppen voor leningen tegen gunstige voorwaarden. Erkenning van het belang van niet-betaalde arbeidskracht door het creëren van mogelijkheden om deze arbeidskracht bij subsidieaanvragen te kapitaliseren; structureel maken van tegemoetkomingen aan particuliere eigenaren van mobiel erfgoed, zodat deze relatief kleine bedragen hun grote 'multiplier-werk' kunnen blijven doen.



Knelpunten 'Presentatie'

◆ Aandacht voor presentatie

Aandacht voor presentatie is in het werkveld in het algemeen nog te weinig ontwikkeld, activiteiten zijn te veel gericht op de 'eigen achterban' en te weinig op een breder publiek. Te weinig 'integrale presentatie van het mobiel erfgoed'. Er is een groot gebrek aan gekwalificeerde menskracht en professionele begeleiding, met name voor presentatietaken op specialistische gebieden (jeugd, onderwijs).

Oplossing: Stimuleren van aandacht voor presentatie als onderdeel van het professionaliseringsproces van het werkveld met als kader *de ontwikkeling van de mobiliteit binnen de algemeen-maatschappelijke geschiedenis van ons land* en 'proces', 'verhaal' en 'beleving' als centrale begrippen. Professionele begeleiding daarbij, met name op specialistische gebieden (jeugd, onderwijs). Basisrol voor het Nationaal Register Mobiel Erfgoed bij presentatiezaken; onderhoud aan en verdere ontwikkeling van dit register en de sectorale deelregisters is ook vanuit dit oogpunt noodzakelijk.

◆ Wet- en regelgeving

Het reeds genoemde groeiende spanningsveld tussen *behoud in originele staat* en *heden-daagse wet- en regelgeving* wordt nog nijpender, als het mobiel erfgoed in werkende staat *gepresenteerd en gebruikt* wordt, omdat dan tevens publiek en omgeving in het geding zijn.

Oplossing: Ook hier een meer evenwichtige benadering in wet- en regelgeving die van invloed is op de *werkende presentatie* van mobiel erfgoed; mogelijkheden tot versoepeling en eventueel ontheffing op basis van cultuurhistorische waarde, originaliteit en publieke presentie- en attractiewaarde. Onderzoek naar de mogelijkheden voor een (overleg)model bij nieuwe ontwikkelingen in wet- en regelgeving; aandacht voor eigen verantwoordelijkheid publiek.

Conclusies

Tenslotte volgen dan enkele meer algemene knelpunten, die deels reeds eerder genoemd zijn en die de individuele aandachtsgebieden overstijgen, dan wel op alle aandachtsgebieden van toepassing blijken te zijn. Het onderstaande krijgt daarmee een overkoepelend, concluderend karakter, met (hoe kan het anders) de nadruk op professionalisering (kennis, vaardigheden) en het ontwikkelen van een infrastructuur waarbinnen die professionalisering kan plaatsvinden.



◆ Professionalisering

Er is in het werkveld van het mobiel erfgoed een professionaliseringslag nodig vanuit een duidelijke lange-termijnvisie op het doel van het behoud van het mobiel erfgoed in ons land. Die noodzaak tot professionalisering betreft alle specifieke gebieden van de mobiele collectie Nederland (alle basistaken ten aanzien van collectie, behoud, presentatie) en ook de minder specifieke taken, zoals het besturen van de organisaties en instellingen.

Oplossing: Opbouw van een infrastructuur (of uitbouw van de bestaande infrastructuur) waarbinnen deze professionalisering kan plaatsvinden. Optimale benutting van niet-betaalde menskracht door waar mogelijk de nadruk te leggen op 'kwalitatieve professionalisering' van het werkveld door het organiseren van voorlichtingsbijeenkomsten, cursussen, opleidingen, workshops, expertmeetings en discussiemiddagen. Daarbij zal deels inzet van betaalde arbeidskracht noodzakelijk zijn.

◆ Aansluiting bij bestaande structuren

Het mobiel erfgoed kent veel raakvlakken en overeenkomsten met andere sectoren van het cultureel erfgoed. Waar mogelijk en wenselijk moet de ontwikkeling van zo'n infrastructuur dan ook aansluiten bij de reeds bestaande ondersteuningsstructuren in het cultureel erfgoed (ICN, NMV, LCM, enz). Knelpunt daarbij is, dat die structuren in de wereld van het cultureel erfgoed niet altijd geschikt zijn voor het mobiel-erfgoedwerkveld.

Oplossing: Creëren en / of verder ontwikkelen van samenwerkingsverbanden van het mobiel-erfgoedveld met de bestaande organisaties en instellingen, met name in de wereld van het *roerend* cultureel erfgoed en de musea, op zodanige wijze, dat professionalisering (kennisoverdracht, kennisontwikkeling, kennisuitwisseling en wat die meer zij) kan plaatsvinden op een voor het werkveld van het mobiel erfgoed toegankelijke én betaalbare manier.²

◆ Eigen mobiel-erfgoedcomponent

Naast raakvlakken en overeenkomsten met de andere sectoren van het cultureel erfgoed zijn er ook veel *verschillen* te onderkennen. Het mobiel-erfgoed kent als beleidsterrein ook een sterke eigenheid en interne samenhang. Een goede infrastructuur met een eigen mobiel-erfgoedcomponent, waarbinnen de professionalisering kan plaatsvinden, ontbreekt momenteel goeddeels.

Oplossing: Naast het creëren en / of verder ontwikkelen van samenwerkingsverbanden met de bestaande organisaties en instellingen, ontwikkeling van nieuwe, op het werkveld toegesneden vormen van professionalisering (kennisoverdracht, kennisontwikkeling en -uitwisseling en wat dies meer zij), aansluitend bij de bestaande structuren in het mobiel-erfgoedveld (de stichting MCN en de sectorale koepelorganisaties).

◆ Onderzoek

Naast (wetenschappelijk) onderzoek naar de geschiedenis van de mobiliteit in Nederland met het oog op de cultuurhistorische waardebepaling is onderzoek nodig naar materialen en technieken, praktische aspecten van *werkend* behoud en het spanningsveld tussen de hedendaagse wet- en regelgeving enerzijds en het in werkende, originele staat houden van het mobiele erfgoed anderzijds. Daartoe ontbreekt het de meeste organisaties en instellingen aan mogelijkheden.

Oplossing: Genoemde mobiel-erfgoed infrastructuur op zodanige wijze organiseren dat dit onderzoek, specifiek op het mobiel erfgoed gericht, kan plaatsvinden, zoveel mogelijk door reeds bestaande instellingen. Eventueel nieuwe mogelijkheden voor onderzoek creëren. Onderzoeksresultaten toegankelijk maken en houden.



◆ **Nogmaals het Register**

Het Nationaal Register Mobiel Erfgoed neemt, samen met de sectorale deelregisters, binnen de mobiel-erfgoed infrastructuur een zeer belangrijke plaats in, als basis voor collectietaken en behoudstaken, maar ook voor publieke ontsluiting. Daarmee is dit register een belangrijk instrument voor overheidsbeleid en voor de behouds- en koepelorganisaties. Het ontbreken van middelen voor onderhoud en ontwikkeling van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed en de sectorale deelregisters is een belangrijk knelpunt.

Oplossing: Verschaffen van middelen voor het Nationaal Register Mobiel Erfgoed als onderdeel van het ontwikkelen van een mobiel-erfgoed infrastructuur.

◆ **Koepelorganisatie(s)**

De stichting MCN ziet voor zichzelf een belangrijke rol weggelegd als koepelorganisatie voor het gehele werkveld van het mobiel erfgoed. Omdat het MCN niet gaat om pure belangenbehartiging, maar in het algemeen om professionalisering van het werkveld ten behoeve van lange-termijndoelen op het gebied van mobiel erfgoed in ons land, is het wellicht beter te spreken van MCN als 'branchevereniging'. Knelpunt is, dat het de stichting MCN momenteel aan middelen ontbreekt om op dat gebied een volwaardige rol te kunnen spelen.

Oplossing: Het verschaffen van middelen voor de verdere ontwikkeling van MCN tot branchevereniging en volwaardig onderdeel van een te ontwikkelen 'mobiel erfgoed infrastructuur'. Overigens spelen de koepelorganisaties in de deelsectoren Water, Rail, Weg en Lucht eveneens een onmisbare rol in deze infrastructuur en zou financiële ondersteuning van deze organisaties de doelstellingen van het mobiel erfgoed evenzeer naderbij brengen.

◆ **Communicatie overheid**

De stichting MCN ziet voor zichzelf eveneens een belangrijke rol weggelegd in de communicatie met de overheid. Dit blijkt vanuit het werkveld gezien een groot probleem, mede omdat de overheid 'vele gezichten' kent en de knelpunten voor het mobiel-erfgoedveld op het beleidsterrein van diverse ministeries liggen.

Oplossing: Het creëren van een heldere structuur, waarbinnen overleg over oplossingen op de verschillende beleidsterreinen gevoerd zou kunnen worden vanuit één overkoepelend lange-termijndoel, het behoud en de presentatie van cultuurhistorisch waardevol mobiel erfgoed, dat tezamen de mobiele collectie Nederland vormt.

◆ **Draagvlak**

Er bestaat in de samenleving en bij de overheid nog steeds een grote onbekendheid en zelfs verkeerde beeldvorming rond het mobiel erfgoed en het daarmee verbonden werkveld. Deze factoren worden als hindernissen bij het ontwikkelen en uitbouwen van effectief beleid ten aanzien van het mobiel erfgoed beschouwd.

Oplossing: De stichting MCN in staat stellen het draagvlak voor behoud en presentatie van mobiel erfgoed verder uit te (laten) bouwen, bijvoorbeeld door organisatie van een 'jaar van het mobiel erfgoed' of een (ieder jaar terugkerende) 'nationale dag van het mobiel erfgoed'.

- 1 In deze samenvatting wordt de term 'behoud' gebruikt als verkorte term voor alle zaken die in verband met (duurzaam) behoud en beheer van mobiel erfgoed relevant zijn. Zo staat 'presentatie' voor alle activiteiten op het gebied van expositie, informatie en publieke ontsluiting in het algemeen.
- 2 MCN en CIME hebben respectievelijk in de nota's *Erfgoed in beweging* en *de Kunst van het bundelen* aangegeven hoe een dergelijke infrastructuur vormgegeven kan worden.



Inleiding

In 1999 namen drie organisaties, de Museumstoomtram Hoorn-Medemblik, het Nationaal Luchtvaart-Themapark Aviodrome en de Stichting Stabien, op voorstel van de toenmalige staatssecretaris van OCW, dr F. van der Ploeg, het initiatief tot oprichting van de stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) als koepelorganisatie voor het gehele werkveld van het mobiel erfgoed in ons land. Organisaties en instellingen uit alle sectoren van het historisch transport sloten zich bij dit initiatief aan en zo is een brede krachtenbundeling ontstaan, die het mogelijk maakt bij de overheid aandacht te vragen voor het mobiel erfgoed.

Die aandacht is nog altijd broodnodig. Niet alleen bestaan er zeer *acute* achterstanden bij het behoud en beheer van belangrijke objecten, maar meer in het algemeen zijn er nog teveel knelpunten bij het behoud en de presentatie van mobiel erfgoed op de *lange termijn*. MCN wil in de toekomst samen met de overheid werken aan de noodzakelijke aanpak die leidt tot structurele oplossingen voor het wegwerken van deze knelpunten.

In september 1999 gaf MCN haar eerste visitekaartje af met de nota 'De Vaart der Volkeren'. In datzelfde jaar werd door MCN in het kader van de Cultuurnota 2001-2004 een aantal subsidieaanvragen, gedaan, die deels waren ingekleurd door diverse collectiehouders.

Op advies van de Raad voor Cultuur werden alle aanvragen afgewezen. Dat gebeurde niet omdat er geen grond voor zou zijn; de Raad erkende het signaal voor een structurele oplossing van de problemen, die deels om een Deltaplan-achtige oplossing vragen.

Het ontbrak de Raad echter aan inzicht in de wereld van het mobiel erfgoed en hij stelde dan ook voor MCN financieel in staat te stellen dat inzicht te creëren. Aldus geschiedde en MCN kreeg van het Ministerie van OCW voor de periode 2001-2004 de volgende opdrachten te vervullen:

- 1 Inventariseer wat er aan mobiel erfgoed in ons land aanwezig is en wat de cultuurhistorische waarde daarvan is;
- 2 Inventariseer wat de knelpunten zijn bij behoud, beheer en presentatie van dat erfgoed;
- 3 Onderzoek hoe we het mobiel erfgoed gezamenlijk kunnen promoten; hoe het draagvlak voor de Mobiele Collectie Nederland vergroot kan worden.

De opdracht

Het onderhavige rapport is de weerslag van de inventarisatie van knelpunten, zoals genoemd onder punt 2. De stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) heeft CIME/Stabien' opdracht gegeven deze inventarisatie uit te voeren.

Bij het formuleren van de opdracht is verondersteld, dat de inventarisatie zodanig breed van opzet zal moeten zijn, dat naast de knelpunten voor behoud, beheer en presentatie in een *museale context*, ook zeer duidelijk de knelpunten bij het behoud van mobiel erfgoed in *particulier eigendom* over het voetlicht komen. Zoals op diverse plaatsen betoogd (zie bijvoorbeeld *Erfgoed in Beweging* en *De kunst van het Bundelen*), spelen particuliere eigenaren in onze sector een zeer belangrijke rol, een rol die in de toekomst wellicht nog veel belangrijker zal worden. Aan het oplossen van de knelpun-



ten voor dat particuliere eigendom wordt dan ook minstens zoveel waarde gehecht als aan het oplossen van knelpunten voor museaal behoud. Omdat in de cultuurwereld hier relatief nog maar weinig ervaring mee is opgedaan, is er speciale aandacht voor nodig.

Het onderzoek is door CIME/Stabien breed geïnterpreteerd en bestond uit twee onderdelen:

- 1 Eerste inventarisatie knelpunten uit bestaande bronnen, zoals die uit het onderzoek naar knelpunten van de afgelopen jaren reeds naar voren zijn gekomen.
- 2 Nadere specificatie knelpunten aan de hand schriftelijke enquêtes en vraaggesprekken met sleutelinformanten binnen en buiten het mobiel erfgoed met speciale aandacht voor de suggesties uit de gesprekken met enkele sleutelinformanten van instellingen uit het brede cultureel erfgoedveld.

Het rapport van dit onderzoek bestaat uit drie hoofdstukken. In hoofdstuk 1 zullen doel en stand van zaken met betrekking tot behoud en presentatie van het mobiel erfgoed kort aan de orde worden gesteld. Dit als inleiding op hoofdstuk 2, het het *pièce de résistance* van deze notitie, waarin voor een aantal onderscheiden aandachtsgebieden de knelpunten en mogelijke oplossingen worden gepresenteerd. Hoofdstuk 3 heeft een concluderend karakter; hier worden algemene knelpunten, die de individuele aandachtsgebieden overstijgen, dan wel op alle aandachtsgebieden van toepassing blijken te zijn, nog eens met hun oplossingen op een rijtje gezet.

Tijdens het onderzoek is uiteraard een zeer groot aantal, vaak zeer gedetailleerde knelpunten op specifieke deelgebieden van het mobiel erfgoed naar voren gekomen. MCN heeft, als koepelorganisatie, gekozen voor een integrale presentatie van knelpunten voor de sector als geheel. Op een wat abstracter beleidsniveau blijken de meeste knelpunten immers voor de gehele wereld van het mobiele erfgoed te gelden en zullen oplossingen

vanuit een overkoepelende visie op historische transportmiddelen als cultureel erfgoed ontwikkeld moeten worden.

Toch kan natuurlijk ook een meer gedetailleerde analyse verhelderen hoe op het basisniveau de knelpunten voor de specifieke deelsectoren water, rail, weg en lucht (museaal en particulier) uitwerken. Daarom is ook een overzicht van de knelpunten per deelsector vervaardigd, doorgaans gewoon zoals ze tijdens het onderzoek mondeling of schriftelijk aan de onderzoekers zijn meegedeeld. Dit gedetailleerd overzicht is bij CIME/Stabien verkrijgbaar en ook op de website van MCN geplaatst: www.mobiel-erfgoed.nl. Bij CIME/Stabien (en op de website) is ook informatie verkrijgbaar over de gevolgde onderzoeksmethode. Op de website is overigens ook het gehele onderhavige rapport raadpleegbaar.

De beleidsnotitie van MCN uit 2003 heet *Erfgoed in beweging*. Onder verwijzing hiernaar kreeg de onderhavige knelpuntennotitie de titel *In beweging houden mee*. Voor die beweging acht het werkveld zich in de eerste plaats zélf verantwoordelijk. Maar net als in andere delen van het cultuurveld vragen we de overheid om ondersteuning en om het nemen van medeverantwoordelijkheid ten aanzien van achterstandsgebieden, faciliteiten en randvoorwaarden. De relatie tussen kwaliteit en omvang van het mobiel erfgoed enerzijds en het belang van de te nemen maatregelen anderzijds wordt duidelijk door bestudering van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed, dat in deze notitie nog vaak aan de orde zal komen.

De op te lossen knelpunten krijgt de overheid hierbij op een presenteerblaadje. We hopen dat ze uitgangspunt zullen vormen bij het te ontwikkelen overheidsbeleid ten aanzien van het mobiel erfgoed in ons land.

1 Voor informatie over CIME/Stabien zie www.cime.nl



De stichting MCN streeft, als koepelorganisatie voor het gehele werkveld, naar een *mobiele collectie Nederland*, die een representatief beeld geeft van de geschiedenis van de mobiliteit in ons land. Daartoe dient onder andere het (wetenschappelijk) inzicht in die geschiedenis verder ontwikkeld te worden.



De mobiele collectie Nederland moet volgens MCN kwalitatief hoogwaardig, gevarieerd, samenhangend, informatief, goed toegankelijk en ruimtelijk gespreid zijn. Zekere garanties voor duurzaamheid met betrekking tot behoud, beheer en presentatie van de collectie zullen daarbij aanwezig moeten zijn.



Belangrijk is verder dat voor MCN de geschiedenis van de mobiliteit niet alleen bestaat uit de historische ontwikkeling van de mobiliteit zèlf, maar ook uit de 'algemeen-maatschappelijke geschiedenis die daarmee verbonden is'.



Doel en stand van zaken

Het formuleren van knelpunten is slechts zinvol als er een doel is, een doel dat dichterbij komt als de genoemde knelpunten worden opgelost. Nu willen we op deze plaats niet suggereren, dat er voor het gehele werkveld van het mobiel erfgoed één centraal doel bestaat, waar alle organisaties en instellingen met dezelfde overtuiging achterstaan. Echter, er is in de korte geschiedenis van de stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) als koepelorganisatie wel duidelijk geworden, dat de visie van MCN méér behelst dan 'het behoud van mobiel erfgoed' alleen.

Het formuleren van knelpunten impliceert tevens dat er zicht is op de huidige stand van zaken. Er is uiteraard de afgelopen decennia, ook los van MCN, het nodige bereikt. In hoofdstuk 1 zullen doel en stand van zaken kort aan de orde worden gesteld, als inleiding op het pièce de résistance van deze notitie. Dat is het hoofdstuk 2, waarin de knelpunten en mogelijke oplossingen worden besproken, zoals die uit de onderzoeken onder de vier sectoren van het mobiel erfgoed naar voren zijn gekomen.

1.1 MCN: Doel en visie

Uitgangspunt van deze knelpuntennotitie vormt de visie die de stichting MCN heeft ten aanzien van het doel van het behoud van mobiel erfgoed in ons land en de rol van MCN binnen het werkveld van dat erfgoed. Die visie komt er in het kort op neer dat MCN een essentiële bijdrage wil leveren aan het streven naar een *mobiele collectie Nederland*, die omschreven zou kunnen worden als een 'evenwichtig samengestelde collectie, die een representatief beeld geeft van de ontwikkeling van de mobiliteit in Nederland en de algemeen-maatschappelijke geschiedenis die daarmee verbonden is'.¹

Die collectie moet kwalitatief hoogwaardig, gevarieerd, samenhangend, informatief, goed toegankelijk en ruimtelijk gespreid zijn.² Bovendien zal een

zekere garantie voor duurzaamheid met betrekking tot behoud, beheer en presentatie van de collectie als geheel aanwezig moeten zijn.³ Over verdere invulling hiervan, bijvoorbeeld waar het om kwantiteit en kwaliteit van de mobiele collectie Nederland gaat, zal nog veel discussie (moeten) plaatsvinden. MCN ziet deze discussie als onderdeel van het professionaliseringsproces van het veld. Het inhoudelijk kader voor deze knelpuntennotitie wordt aldus gevormd door twee zaken. Centraal staat het doel van de stichting MCN, zoals hierboven geformuleerd; dan gaat het steeds om een collectie mobiel erfgoed (de 'mobiele collectie Nederland') en het duurzaam behouden en presenteren van die collectie. Om dat doel te bereiken zijn *middelen* nodig; dan gaat het steeds om *menskracht*, *faciliteiten* en *financiën*; voor een efficiënte inzet van die middelen zullen de juiste *randvoorwaarden* gecreëerd moeten worden.

1.2 Stand van zaken

Het nut van het bewaren van mobiel erfgoed staat wat MCN betreft buiten kijf. Mobiel erfgoed maakt een zeer wezenlijk onderdeel van uit van ons cultureel erfgoed.⁴ Mobiel erfgoed getuigt van de geschiedenis van de mobiliteit, een geschiedenis die met name de laatste tweehonderd jaar van onschatbare betekenis is geweest voor onze samenleving. Tijdens de industriële revolutie in de 19e en 20e eeuw, zorgden stoommachine en verbrandingsmotor voor een ongekende uitbreiding van de vervoersmogelijkheden. Deze 'transportrevolutie' heeft mede de basis gelegd voor onze moderne maatschappij.

1.2.1 Wat is mobiel erfgoed?

Omdat het hier om erfgoed gaat, dat refereert aan de geschiedenis van onze mobiliteit, spreken we graag van 'mobiel erfgoed'. Deze term vraagt om



enige toelichting, omdat hij in de praktijk, met name buiten het werkveld, nog wel eens voor verwarring zorgt.

Mobiel erfgoed verwijst dus in de eerste plaats naar het erfgoed van de mobiliteitsgeschiedenis en dan met name naar *historische transportmiddelen*⁵, waarbij de geschiedenis zowel kan slaan op het *gebruik* van die transportmiddelen (het transport zélf in de meest ruime zin) als op de *productie* van die transportmiddelen (de transportmiddelen-industrie).

In de huidige praktijk van de stichting MCN is het zo, dat het vooral gaat om schepen, om trams en treinen, om auto's en andere gemotoriseerde wegvoertuigen en om vliegtuigen. Een aantal categorieën (koetsen, fietsen) blijkt in de organisatiestructuur onvoldoende vertegenwoordigd te zijn en dat wordt zeker als een gemis ervaren. De stichting MCN ziet het dan ook als belangrijke taak, de ontbrekende partijen bij het verdere overleg over het behoud en de presentatie van mobiel erfgoed te betrekken.

1.2.2 Mobiel en statisch

Mobiel erfgoed lijkt ook te verwijzen naar *werkend behoud*. Een aantal eigenaren en beheerders van mobiel erfgoed, zowel in het particuliere als in het museale domein, ziet werkend behoud als de enige zinvolle vorm van behoud. De redenering luidt dan dat historische transportmiddelen slechts in werkende staat een bijdrage leveren aan de bewustwording van het publiek over dit historisch zo belangrijke maatschappelijk fenomeen, zeker als dat transportmiddel wordt gepresenteerd binnen de historische context van het proces waarvoor het vroeger werd gebruikt of vervaardigd. Werkend behoud betekent tevens structureel onderhoud en dat komt het behoud ten goede, wordt daar nog vaak aan toegevoegd.

Daarover zijn vele discussies te voeren en dat wordt dan ook sinds jaar en dag gedaan, niet alleen in de wereld van het mobiel erfgoed.⁶ Op deze plek gaan we aan deze discussies voorbij en stellen vast, dat in de huidige praktijk van het mobiel erfgoed het overgrote deel van de historische transportmiddelen inderdaad in werkende staat wordt bewaard, maar dat werkend behoud

en statisch behoud allebei in principe beide zinvol kunnen zijn. Er zijn ook nog altijd grote hoeveelheden mobiel erfgoed die statisch, als traditioneel museumstuk, bewaard worden.

Hoewel in de praktijk de stichting MCN met name de eigenaren en beheerders van werkend erfgoed vertegenwoordigt en daar ook de meeste knelpunten zijn op te lossen, worden ook statische objecten tot het mobiel erfgoed gerekend, al beweegt dat dan niet (meer). Statisch erfgoed levert immers een eigen bijdrage aan genoemd bewustwordingsproces.

1.2.3 De mobiele collectie Nederland

Het begrip 'Collectie Nederland' is in de jaren 1990 geïntroduceerd, onder andere in het kader van het Deltaplan Cultuurbehoud; het verwijst naar 'het openbaar roerend cultureel erfgoed, waarvoor de samenleving middels de politiek bereid is verantwoordelijkheid te nemen.' In de wereld van het industrieel en mobiel erfgoed heeft dat 'Collectie Nederland' begrip een eigen invulling gekregen, al was het maar omdat het overgrote deel van de mobiele collectie Nederland zich in particuliere handen bevindt en niet 'openbaar' is. Maar er is ook een meer inhoudelijke invulling aan gegeven, in navolging van wat (toenmalig) minister Hedy d'Ancona begin jaren 1990 heeft gezegd bij het introduceren van beleid met betrekking tot het industrieel erfgoed in Nederland. Deze invulling is beschreven in paragraaf 1.1 en heeft ook betrekking op de objecten en collecties die volgens MCN tot die collectie Nederland zouden moeten behoren. Uiteraard is deze mobiele collectie Nederland geen vaststaand geheel, maar een referentie-kader voor iedereen die professioneel met het mobiel erfgoed aan de slag wil en gaat; voor het hele werkveld dus in principe. Het is een centraal begrip, dat onder andere verwijst naar de noodzaak om niet uitsluitend bezig te zijn met de vraag *hoe* eventuele getuigenissen van de geschiedenis behouden kunnen worden, maar vooral ook met vragen naar *wat* er behouden moet worden en *waarom*. De mobiele collectie Nederland tenslotte is een gedachteconstructie, een onderwerp van discussie over de juiste balans tussen kwantiteit en kwaliteit. Het is aan het werkveld zélf om, in discussie



met de culturele en algemeen-maatschappelijke omgeving, voor de toekomst aan die 'mobiele collectie Nederland' inhoudelijk verder invulling te geven.⁷

1.2.4 Het Register Mobiel Erfgoed

Uiteindelijk is de mobiele collectie Nederland een verzameling historische transportmiddelen; objecten waarvan iemand het kennelijk de moeite vindt ze te bewaren. In 2003 heeft MCN in de notitie *Erfgoed in beweging* voorzichtig geopperd, dat er wellicht zo'n 300.000 historische transportmiddelen in Nederland aanwezig zijn, al naar gelang de definitie. Meer dan 90% daarvan betreft historische automobielen, meer dan 95% is in particulier bezit.⁸ MCN heeft toen ook geopperd dat een nadere analyse van deze grote getallen moet uitwijzen in hoeverre deze 300.000 objecten ook een daadwerkelijke bijdrage leveren aan de kwaliteit, diversiteit, toegankelijkheid en spreiding van de mobiele collectie Nederland.

Die analyse wordt mogelijk op basis van het *Nationaal Register Mobiel Erfgoed (NRME)*. Dit register geeft een overzicht van het mobiel erfgoed in Nederland en inzicht in de cultuurhistorische waarde daarvan en wordt eveneens door de stichting MCN in het kader van de Cultuurnota 2001-2004 in opdracht van het Ministerie van OCW ontwikkeld. Nadat in de jaren 1990 in de sectoren Water en Rail al initiatieven tot het aanleggen van registers voor varend en railgebonden erfgoed waren genomen, konden in het kader van genoemde Cultuurnota ook voor de sectoren Weg en Lucht de basisstructuren gerealiseerd worden. Informatie uit deze deelregisters kan ontsloten worden via het overkoepelende Nationaal Register Mobiel Erfgoed. Een proefversie hiervan is via het Internet te raadplegen.⁹

1.2.5 Cultuurhistorische waarde

Een begin van zo'n nadere analyse leert bijvoorbeeld dat er in het register van de sector Water, het Nationaal Register Varende Monumenten, ruim 2300 historische vaartuigen staan ingeschreven.¹⁰ In de sector Rail zijn er ongeveer 1400 historische railvoertuigen, waarvan er 1300 in principe voor opname in het Nationaal Register Railmonumen-

ten in aanmerking komen. Aan historische vliegtuigen zijn er nu ruim 900 geteld, die in principe in het Nationaal Register Vliegende monumenten ingeschreven kunnen worden. In de sector Weg is het beeld nog niet zo duidelijk; er zullen zeker enkele tienduizenden, maar misschien ook wel meer dan honderduizend auto's in aanmerking voor opname in het Nationaal Register Rijdende Monumenten. Voorlopig zullen in ieder geval ruim 100 historische auto's via het Nationaal Register Mobiel Erfgoed worden gepresenteerd.¹¹

Daarbij dient benadrukt te worden dat de objecten die in het Nationaal Register Mobiel Erfgoed zijn opgenomen *allemaal* cultuurhistorische waarde bezitten; dit volgens de criteria van de desbetreffende museale of particuliere organisatie. Over de wijze waarop de cultuurhistorische waarde, in bredere en in engere zin, verder gedefinieerd kan worden, bestaan een aantal basisafspraken, die momenteel per sector verder worden ingevuld. Daarbij zal ook de originaliteit (authenticiteit) van de objecten een belangrijke rol moeten spelen.¹² Zo zal uiteindelijk een register kunnen ontstaan, dat niet alleen kwantitatieve, maar ook kwalitatieve informatie levert over de mobiele collectie Nederland.

1.2.6 Het werkveld

De zorg voor het mobiel erfgoed werd, net als de zorg voor andere deelreinen van het cultureel erfgoed, in eerste instantie vaak ter hand genomen door musea. Op het gebied van de maritieme geschiedenis zijn reeds in de 19e eeuw de eerste initiatieven genomen en in het railgebonden erfgoed dateren de eerste behoudsactiviteiten uit de jaren 1920. In de jaren 1930 konden in Nederland de eerste museale activiteiten in de wegsector worden genoteerd, terwijl toen ook het eerste historische vliegtuig werd bewaard. Na de Tweede Wereldoorlog werden meer en meer activiteiten op het gebied van mobiel erfgoed ondernomen en vooral na 1960 vond een ware explosie van behoudsactiviteiten plaats.

Daarbij was het opvallend dat er niet alleen tal van nieuwe musea ontstonden, maar dat vooral het aantal particuliere eigenaren van mobiel erfgoed, vooral van historische auto's, motorfietsen en historische schepen, groeide als kool.



Thans bestaat het werkveld van het mobiel erfgoed¹³ uit talloze organisaties, geregistreerde en niet-geregistreerde musea, een zeer groot aantal kleinere, minder professionele collecties en een zeer groot aantal particuliere eigenaren. Deze eigenaren organiseerden zich in behoudsorganisaties, die niet alleen werden opgericht om de belangen van de eigenaren van dit mobiel erfgoed te behartigen, maar ook om gezamenlijk problemen in de sfeer van behoud en beheer, conservering en restauratie op te lossen. Uiteindelijk leidde dit tot een viertal belangrijke koepels op het gebied van het mobiel erfgoed: de Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs (FEHAC), de Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen (FONV), de Nationale Federatie Historische Luchtvaart (NFHL) en de branchevereniging Historisch Railvervoer Nederland (HRN).

Deze overkoepeling van het werkveld van onderop is voor dat werkveld reeds van onschatbare betekenis gebleken. Een groot aantal zaken werd gerealiseerd, zowel in de belangenbehartiging van het veld naar de overheid toe, als wat de meer interne dienstverlening betreft.

1.2.7 Een koepelorganisatie

We moeten echter tegelijkertijd vaststellen, dat de individuele eigenaren van mobiel erfgoed, net als veel musea, tot voor enkele jaren door de bestaande brancheorganisaties in het roerend cultureel erfgoed niet of nauwelijks bereikt werden en door de overheid ook niet werden gezien. Omdat aldus de belangstelling van de officiële cultuursector aan het eind van de 20e eeuw nog altijd niet in verhouding stond tot het enthousiasme van het publiek, de inzet van de eigenaren en beheerders en de cultuurhistorische waarde van het mobiel erfgoed in ons land, vond een aantal organisaties het tijd voor verdergaande krachtenbundeling.

Mede op voorstel van toenmalig staatssecretaris Van der Ploeg, werd toen in 1999 het actieverband 'Mobiele Collectie Nederland' opgericht. In het jaar 2000 werd dit actieverband omgezet in de stichting 'Mobiele Collectie Nederland' als koepelorganisatie van het gehele werkveld van het mobiel erfgoed. MCN heeft zich ten doel gesteld door samenwerking

van de organisaties en instellingen in het werkveld, musea én particulieren, te streven naar een mobiele collectie Nederland als bovenomschreven en voor dit streven voldoende erkenning van de (Rijks)overheid te verkrijgen en daadwerkelijke ondersteuning daarbij. Daarom zijn in het kader van twee Cultuurnota's (2001-2004 en 2005-2008) diverse aanvragen voor subsidie gedaan.

1.2.8 Beleid voor mobiel erfgoed

De concrete aanvragen werden beide keren niet gehonoreerd. Toch kunnen we rustig vaststellen dat in de afgelopen vijf, zes jaar het nodige resultaat is bereikt. Zo is tijdens de Cultuurnota 2001-2004 de koepelorganisatie MCN in staat gesteld het eerder genoemde Nationaal Register Mobiel Erfgoed (inclusief de sectorale deelregisters) op te zetten en verder te ontwikkelen, zijn diverse draagvlak-activiteiten ontwikkeld en kon de onderhavige knelpuntennotitie worden geproduceerd. En zo gaf staatssecretaris mr. Medy van der Laan inmiddels te kennen dat zij bezig is met de vraag op welke wijze structureel Rijksbeleid met betrekking tot het mobiel erfgoed vormgegeven kan worden. In dit nieuwe Rijksbeleid zullen belangrijke aspecten van de mobiele collectie Nederland worden meegenomen, zoals de cultuurhistorische waarde, de authenticiteit, de diversiteit, de kwaliteit van behoud en beheer en de kwaliteit van de publieke ontsluiting. Momenteel wordt met gebruikmaking van een zo breed mogelijke deskundigheid uit het erfgoedveld in het algemeen en het mobiele erfgoedveld, nationaal en internationaal, in het bijzonder, een zogenaamd *waardestellend kader* ontwikkeld. Dit om de uiteindelijke uitvoering van het beleid ten aanzien van het mobiel erfgoed mogelijk te maken. Voorstellen voor zo'n waardestellend kader zijn in de maak; ze zullen in juni naar de Raad voor Cultuur worden gestuurd. Van belang is het ook vast te stellen dat het beleid zich zal richten op wat de 'referentiecollectie' mobiel erfgoed wordt genoemd; dat zijn in principe alle historische transportmiddelen die zijn (en nog worden) opgenomen in het Nationaal Register Mobiel Erfgoed.





Het overgrote deel van de historische transportmiddelen wordt in Nederland in werkende staat behouden. Statisch én werkend erfgoed dragen volgens MCN op eigen wijze bij aan een zinvolle mobiele collectie Nederland.



Het Nationaal Register Mobiel Erfgoed is door MCN in het kader van de Cultuurnota 2001-2004 in opdracht van het Ministerie van OCW ontwikkeld om inzicht te verschaffen in kwantiteit en kwaliteit van de mobiele collectie Nederland. Dat register wordt gevoed vanuit vier sectorale deelregisters water, rail, weg en lucht.



Het werkveld van het mobiel erfgoed bestaat uit talloze musea en andere collecties en vooral uit een zeer groot aantal particuliere eigenaren en hun behoudsorganisaties. Belangrijkste kenmerk van dat werkveld is de inzet van een enorme hoeveelheid niet-betaalde arbeidskracht.

NOTEN HOOFDSTUK 1

- 1 Een omschrijving als ‘de geschiedenis van de mobiliteit in Nederland’ impliceert dat de activiteiten binnen MCN en de deelsectoren doorgaans beperkt blijven tot datgene wat als ‘Nederlands mobiel erfgoed’ wordt gezien, dat wil zeggen wat in Nederland gebruikt is of in Nederland geproduceerd is. MCN heeft nog geen standpunt ontwikkeld ten aanzien van in Nederland aanwezig buitenlands mobiel erfgoed, dat mogelijk in internationaal perspectief van belang is.
 - 2 Onder andere in de oprichtingsstatuten, in de eerste notitie *De Vaart der Volkeren* (1999) en in de beleidsnotities *Erfgoed in beweging* van de stichting Mobiele Collectie Nederland (2003) en *De kunst van het bundelen van het Centrum voor Industrieel en Mobiel Erfgoed* (2004). Achter dit doel schuilen weer andere doelstellingen rond het bewustzijn van belangrijke historische ontwikkelingen, die niet alleen voor het mobiel erfgoed gelden, maar voor het behoud van cultureel erfgoed in het algemeen. We gaan daar op deze plaats niet verder op in.
 - 3 In het navolgende zal de term ‘behoud’ doorgaans gebruikt worden als verkorte term voor alle zaken die in verband met (duurzaam) behoud en beheer van mobiel erfgoed in z’n algemeenheid relevant zijn. Zo staat ‘presentatie’ voor alle activiteiten op het gebied van expositie, informatie en ‘publieke ontsluiting’ in het algemeen.
 - 4 Alle doelen en activiteiten met betrekking tot het mobiel erfgoed moeten dan ook in het bredere kader van algemeen-maatschappelijke ontwikkelingen worden gezien, met name de ontwikkelingen in cultuur en cultuurbeleid. In de notities *Erfgoed in beweging* en *De kunst van het bundelen* is te lezen hoe MCN aankijkt tegen de plaats van het mobiel erfgoed in het bredere cultuurveld.
 - 5 Uiteraard is het erfgoed van de mobiliteitsgeschiedenis veel breder en bestaat het naast mobiel erfgoed uit (overig) roerend erfgoed, onroerend erfgoed en archivalia. Hoewel het voor een zinvolle manier van behouden noodzakelijk kan zijn deze aspecten mede in de beschouwing te betrekken, blijven ze in deze notitie buiten beschouwing.
 - 6 Deze discussies beslaan een veel breder terrein, dan alleen het mobiel erfgoed. In het verleden werden reeds studiedagen over het werkend behoud van roerend industrieel erfgoed in het algemeen georganiseerd. Heden horen we dergelijke discussies op het gebied van een ‘jong verzamelterrein’ als het computererfgoed. In het verlengde daarvan liggen de hedendaagse discussies over ‘behoud door gebruik’ van roerend industrieel erfgoed en mobiel erfgoed. Deze discussies betreffen het idee dat in sommige gevallen door (zorgvuldig) gebruik het behoud van erfgoed juist gestimuleerd kan worden.
- Voor erfgoed, dat in werkende staat wordt behouden, werd tijdens een studiedag over mobiel erfgoed door A. Kok, adviseur bij het Instituut Collectie Nederland (ICN) de term ‘operationeel erfgoed’ gelanceerd.
- 7 MCN ziet een dergelijke discussie als onderdeel van het noodzakelijke professionaliseringsproces van het werkveld, dat in de volgende hoofdstukken zal worden toegelicht.
 - 8 Op de diverse deelterreinen van het mobiel erfgoed worden verschillende definities gehanteerd van wat tot ‘erfgoed’ gerekend zou moeten worden. In het museale domein komt dat neer op de objecten die zich in (museale) collecties bevinden. In het particuliere domein zijn de begrippen ‘historisch’ en ‘erfgoed’ meer diffuus. Als het gaat om erfgoed waar beleid op gevoerd zou moeten worden, komen de criteria voor opname van historische transportmiddelen in de sectorale deelregisters van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed in beeld. Voor het varend erfgoed geldt dan een leeftijdsgrens van 50 jaar, voor vliegtuigen van 30 jaar en voor auto’s van 25 jaar. Railvervoermiddelen kunnen erfgoed worden, zo gauw het type bedrijfsmatig buiten dienst is gesteld.
 - 9 In verband met privacy-gevoeligheid zijn voor het raadplegen van deze website momenteel nog een gebruikersnaam en wachtwoord nodig. Deze zijn via het CIME verkrijgbaar.
 - 10 Omdat de aanmelding bij het Nationaal Register Varende Monumenten op vrijwillige basis geschiedt, is niet met zekerheid te zeggen hoeveel historische schepen er in totaal in Nederland zijn. Deskundigen binnen de sector schatten het aantal historische schepen, afhankelijk van de definitie van het begrip, op ruim 8.000.
 - 11 Ook in het register van de sector Weg, het Nationaal Register Rijdende Monumenten, konden onlangs de eerste historische transportmiddelen worden ingeschreven.
 - 12 Over de begrippen ‘authenticiteit’ en ‘originaliteit’ bestaan in het werkveld van het mobiel erfgoed nogal uiteenlopende ideeën, die niet altijd stroken met wat in de cultuurwereld voor ‘authentiek’ doorgaat. We gaan daar in verband met deze notitie verder niet op in, maar volstaan met de opmerking dat daar nog verdere discussie over nodig is. MCN ziet een dergelijke discussie als onderdeel van het noodzakelijke professionaliseringsproces van het werkveld, dat in de volgende hoofdstukken zal worden toegelicht.
 - 13 De werkzaamheden van MCN in het kader van de Cultuurnota 2001-2004 hebben ook een zeer ruim overzicht van het werkveld van het mobiel erfgoed opgeleverd. Dit overzicht wordt separaat gepubliceerd en zal ook via www.mobiel-erfgoed.nl te raadplegen zijn.



Knelpunten en oplossingen

In het navolgende worden de knelpunten besproken die door de organisaties en instellingen in het veld van het mobiel erfgoed bij hun activiteiten ten behoeve van dat erfgoed worden ervaren. Zoals in de inleiding bij deze notitie vermeld, worden de knelpunten verwoord vanuit de visie, die MCN als koepelorganisatie voor het gehele werkveld heeft op de mobiele collectie Nederland en de doelstellingen van MCN, zoals die op diverse plaatsen zijn geformuleerd.¹ Dat betekent in de eerste plaats dat MCN de activiteiten van organisaties en instellingen bekijkt vanuit een visie op de kwaliteit van de ‘mobiele collectie Nederland’ als geheel en een te voeren nationaal beleid ten aanzien van die collectie, gebaseerd op de cultuurhistorische waarde van de te onderscheiden objecten en verzamelingen. In de tweede plaats dient duidelijk vermeld, dat MCN het standpunt huldigt dat eigenaren en beheerders, voor zover vertegenwoordigd door MCN, zich niet zouden moeten beperken tot het behoud van het mobiel erfgoed. Het *gebruik* van dat erfgoed ten behoeve van de samenleving, het *communiceren (of presenteren) van het mobiel erfgoed*, is net zo belangrijk.

De knelpunten worden in dit hoofdstuk verdeeld over drie aandachtsgebieden, te weten ‘collectie’, ‘behoud’ en ‘presentatie’.² Deze aandachtsgebieden zullen respectievelijk in drie paragrafen en diverse subparagrafen aan de orde worden gesteld. De volgorde waarin de knelpunten worden behandeld is dus in de eerste plaats deze *logische* volgorde en niet steeds een volgorde in prioriteiten. Verder impliceert de gekozen volgorde dat per aandachtsgebied *interne* en *externe* knelpunten aan de orde kunnen komen, dat wil zeggen dat de oplossing voor knelpunten soms binnen het werkveld zélf ligt en soms daarbuiten. Maar ook als de oplossing binnen het werkveld zelf ligt, kan het genoemde knelpunt in de huidige omstandigheden niet of nauwelijks worden opgelost, omdat het aan een

geëigende infrastructuur ontbreekt, waarbinnen oplossing van die knelpunten mogelijk is. Per knelpunt zullen oplossingsrichtingen worden aangedragen, ook weer verwoord vanuit genoemde visie van MCN. In hoofdstuk 3 zullen de oplossingen nogmaals in een handzame vorm in de vorm van conclusies gepresenteerd worden.

2.1 Knelpunten ‘Collectie’

Een visie op de ‘mobiele collectie Nederland’ als geheel is in het veld nog slechts in beginsel aanwezig; deze visie zal in de toekomst onderwerp van verdere discussie moeten zijn. Zoals eerder in deze notitie aangegeven wordt, wat MCN betreft, binnen het werkveld nog onvoldoende structureel nagedacht over inhoudelijke zaken met betrekking tot de mobiele collectie. Het doel dat eigenaren en beheerders, particulier zowel als museaal, met ‘het behoud van mobiel erfgoed’ nastreven, zou duidelijker geformuleerd kunnen worden.

2.1.1 Collectiebeleid

Momenteel ontbreekt het in de verschillende sectoren dan ook aan een *nationaal collectiebeleid*. Hierdoor is er weinig of geen afstemming van collecties en objecten tussen de organisaties en instellingen binnen de verschillende deelsectoren. Het gevaar is niet denkbeeldig, dat een wildgroei aan objecten ontstaat, waarover op belangrijke punten het overzicht en inzicht ontbreekt en waarvan niet duidelijk is wat de cultuurhistorische waarde van die objecten is, wat hun plaats binnen de mobiele collectie Nederland is en wat ze aan die collectie toevoegen.³

Een professionele benadering vereist een kritische houding ten aanzien van die collectie en de objecten die daarvan deel uitmaken en een permanente discussie over wat tot de collectie mobiel erfgoed



Binnen het werkveld is onvoldoende structurele aandacht voor een nationaal collectiebeleid, en daarmee voor zaken als afstemming en prioriteiten. Dat impliceert het gevaar van wildgroei aan objecten, waarvan niet altijd even duidelijk is wat hun plaats binnen de mobiele collectie Nederland is en wat ze aan die collectie toevoegen.



Particuliere eigenaren spelen een belangrijk rol in het behoud van het mobiel erfgoed in ons land. Een 'representatief beeld van de mobiliteit in ons land' kan echter lacunes vertonen, doordat particuliere eigenaren sommige objecten niet willen of kunnen behouden, bijvoorbeeld omdat ze te duur zijn of geen gebruikswaarde hebben.



Momenteel bestaat nauwelijks mogelijkheid tot wettelijke bescherming van historische transportmiddelen, die voor de mobiele collectie Nederland onmisbaar en onvervangbaar zijn. In delen van het werkveld wordt de behoefte aan zo'n bescherming wel gevoeld.



zou moeten behoren. Zo'n benadering zou één van de onderdelen van het professionaliseringsproces van het mobiel-erfgoedveld moeten zijn, zoals dat in het onderstaande ook voor andere aspecten van het mobiel erfgoed zal worden uitgewerkt. Die professionalisering van het mobiel-erfgoedveld kan in dit opzicht op velerlei manieren plaatsvinden, als dat leidt tot informatie-uitwisseling en permanente discussie over de kwaliteit van de mobiele collectie Nederland.

Daarbij geldt in de cultuurhistorische waardestelling van het mobiel erfgoed als handicap dat het (wetenschappelijk) onderzoek naar (en dus het inzicht in) de geschiedenis van de mobiliteit in Nederland nog in de kinderschoenen staat.

Daarmee is het niet altijd even goed mogelijk om de rol van een object in de geschiedenis van die mobiliteit op z'n merites te kunnen beoordelen.⁴ Met het creëren van mogelijkheden voor (wetenschappelijk) onderzoek naar de ontwikkeling van de mobiliteit in Nederland en de algemeen-maatschappelijke geschiedenis die daarmee samenhangt, zou een belangrijke voorwaarde voor de waardestelling van het mobiel erfgoed worden gerealiseerd, een voorwaarde die ook van het grootste belang zal blijken te zijn voor de presentatie van dat erfgoed.⁵

Met name in het museale domein worden opmerkingen over de *collectie* mobiel erfgoed in ons land gemaakt, maar ook bij de particuliere organisaties wordt over collectievorming nagedacht.

2.1.2 Lacunes

Binnen de Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen (FONV) wordt gesteld, dat de particuliere sector een groot deel van het varend erfgoed dekt, maar dat het beeld van het varend erfgoed in ons land lacunes zal vertonen, doordat bepaalde soorten schepen ontbreken, die particuliere eigenaren niet *willen of kunnen* behouden. Bijvoorbeeld omdat ze groot en duur zijn (grote passagiersschepen), of juist omdat ze klein en oninteressant zijn, dat wil zeggen dat ze voor de gemiddelde particulier weinig of geen gebruikswaarde hebben (boerenbootjes, veerboten). Zonder bemoeienis van 'buitenaf' (overheid) zullen deze lacunes in het varend erfgoed niet opgevuld kunnen worden.

In de sector Weg ziet de Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs (FEHAC) een andersoortig probleem met betrekking tot collectievorming. De FEHAC streeft naar het behouden van een 'Rijdend museum' als dwarsdoorsnede van wat er in Nederland in de loop der jaren heeft rondgereden. Er worden veel objecten geïmporteerd, waar export van andere objecten naar het buitenland tegenover staat. Cruciaal daarbij is, dat het, vanuit collectieoogpunt, ongecontroleerde im- en export betreft. Om te voorkomen dat er in de 'nationale collectie' lacunes ontstaan, ligt er op dat gebied een taak voor de overheid en de musea. Daar zou dan inderdaad een collectiebeleid aan ten grondslag moeten liggen. Een andere bedreiging van de genoemde dwarsdoorsnede is de 'neiging tot het bijzondere'. Er worden in Nederland talloze sportwagens en speciale uitvoeringen van auto's bewaard, maar het alledaagse boodschappenwagentje is niet altijd meer te vinden.

In het museale domein wordt geconstateerd dat onvoldoende middelen beschikbaar zijn om nieuwe collectieaanwas te realiseren. Er zou financiering moeten komen om objecten aan te schaffen nu ze nog beschikbaar zijn.

2.1.3 Wettelijke bescherming

In delen van het werkveld wordt de behoefte gevoeld aan de mogelijkheid tot het wettelijk beschermen van objecten, die voor Nederland van grote cultuurhistorische waarde zijn; dat wil zeggen objecten die voor de mobiele collectie Nederland *onmisbaar* en *onvervangbaar* zijn. Momenteel bestaat die mogelijkheid voor het mobiel erfgoed niet, in tegenstelling tot andere sectoren van het cultureel erfgoed. Zo is er voor het onroerend erfgoed de Monumentenlijst en voor het roerend erfgoed de lijst bij de Wet tot Behoud van Cultuurbezit (WBC). Deze laatste is voor het mobiel erfgoed interessant, omdat het wenselijk kan zijn om historische transportmiddelen door plaatsing op een lijst te beschermen tegen uitvoer buiten onze landsgrenzen, terwijl deze transportmiddelen ook binnen Nederland door plaatsing op zo'n lijst in zekere mate beschermd kunnen zijn. Omdat althans enige garantie bestaat dat op deze manier in ons land ook op lange termijn objecten



van grote waarde voor het nageslacht bewaard kunnen worden, acht MCN onderzoek naar de mogelijkheid en wenselijkheid van wettelijke bescherming noodzakelijk. Een collectiebeleid op nationaal niveau kan de inhoudelijke basis leveren voor wettelijke bescherming van mobiel erfgoed. De discussie over de mobiele collectie Nederland als geheel, over afstemming en lacunes binnen de sectoren, over prioriteiten met betrekking tot verwerving en behoud van objecten en over eventuele wettelijke bescherming kan pas echt zinvol zijn als voldoende overzicht en inzicht in die collectie bestaat, dat wil zeggen als het Nationaal Register Mobiel Erfgoed meer ‘volledig’ zal zijn gevuld.⁶

2.1.4 Overzicht en inzicht

Om een zinvolle bijdrage te leveren aan het eerder geschetste doel van het behoud van mobiel erfgoed in ons land, zijn overzicht en inzicht noodzakelijk met betrekking tot de objecten die tot de mobiele collectie Nederland behoren. In hoofdstuk 1 werd beschreven dat een Nationaal Register Mobiel Erfgoed met vier sectorale deelregisters tot stand is gekomen. Ondanks de trots over het feit dat het register in de afgelopen Cultuurnotaperiode 2001-2004 gerealiseerd is, moeten we ook constateren dat het overzicht over de totale collectie mobiel erfgoed in ons land en inzicht in de cultuurhistorische waarde daarvan nog niet op niveau is. Het gebrek aan middelen voor ontwikkeling en onderhoud van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed en, als basis daarvan, de sectorale deelregisters, wordt in alle sectoren als een nijpend knelpunt ervaren.⁷ In de visie van MCN en de koepelorganisaties dient het register als de *basis* voor overzicht van en inzicht in de mobiele collectie Nederland en daarmee als uitgangspunt voor beleid inzake behoud en presentatie van die collectie op diverse niveaus. Dat geldt voor de museale deelsectoren binnen het werkveld én vooral ook voor het particuliere veld, waar de registers de basis vormen voor de behoudsactiviteiten. In de periode 2001-2004⁸ zijn de basisstructuren gerealiseerd en is het overkoepelende Nationaal Register Mobiel Erfgoed met een centrale ontslui-

ting van de informatie tot stand gekomen. Aangezien in *alle* vier de sectoren het verdere onderhoud van de registers vooral een kwestie is van vrijwilligerswerk, gaat het puur om de professionele (eventueel betaalde) ondersteuning van dat werk (organisatorische, secretariële en IT-ondersteuning, kantoorruimte e.d.) waarvoor de financiële middelen gevraagd worden. Hierbij blijft overigens *extra aandacht* nodig voor het digitale aspect van het NRME, ook ten behoeve van de inbedding van dit register in een nationale ‘kennis-infrastructuur’.⁹

2.2 Knelpunten ‘Behoud’

Zoals eerder gemeld, staat de term ‘behoud’ in deze notitie gebruikt als – verkorte – term voor alle activiteiten die in de cultuurwereld gezamenlijk met het begrippenpaar ‘behoud en beheer’ worden aangeduid (conservering, restauratie, registratie, documentatie); in de museumwereld wordt dit doorgaans beschouwd als één van de basistaken. Voor de wereld van het mobiele erfgoed is dit natuurlijk niet anders, waarbij het er wat MCN betreft niet toe doet, of het om één object gaat of om een hele collectie.

2.2.1 Achterstanden

Op diverse deelterreinen is geconstateerd, dat grote achterstanden bestaan op het gebied van conservering en restauratie van cultuurhistorisch waardevolle objecten.¹⁰ Al diverse malen is een relatie gelegd met de positie van museale collecties eind vorige eeuw, die in de jaren 1990 leidde tot het Deltaplan Cultuurbehoud; in dit verband wordt dan ook wel gesproken over achterstanden in de ‘post-Deltaplan-sfeer’.¹¹ Het gaat hier om grote aantallen objecten met een hoge cultuurhistorische waarde, zoals duidelijk wordt uit de waardering en registratie in het kader van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed en de sectorale deelregisters. Voor sommige objecten zijn grote sommen geld nodig, waarbij steun van overheid en fondsen onontbeerlijk zal zijn. Inventarisatie van de belangrijkste achterstanden op dit gebied en de opzet van een model waarin Rijk, provincies, plaatselijke over-



heden, fondsen en eigenaren en beheerders van de objecten gezamenlijk verantwoordelijkheid kunnen nemen om tot een optimale synergie van middelen te komen en de achterstanden in de juiste volgorde te kunnen oplossen, is noodzakelijk. Het Nationaal Register Mobiel Erfgoed biedt handvatten om die volgorde te bepalen.

Voor heel veel objecten in particulier eigendom zal met kleinere bedragen kunnen worden volstaan, die vaak door eigenaren worden opgebracht. In alle gevallen zal om één of andere vorm van financiële ondersteuning, hoe gering ook en op wat voor manier ook, gevraagd worden. We komen op deze financiering van het behoud van mobiel erfgoed in het onderstaande nog uitgebreider terug.

2.2.2 Kwalificatie menskracht

In het werkveld is momenteel een enorm reservoir aan kwaliteit aanwezig bij veel mensen die zich, betaald of vrijwillig, in museaal of in particulier verband, met behoudszaken rond mobiel erfgoed bezighouden. Tegelijkertijd moet echter gevreesd worden, dat de verdere kwalificatie van de menskracht, nodig om het uitdijende takenpakket op het gebied van het (duurzaam) behoud en beheer van mobiel erfgoed op lange termijn uit te voeren, niet voldoende op gang komt. Daarbij moet aangetekend worden dat over het begrip 'kwaliteit' in het mobiel-erfgoedveld nog veel gediscussieerd kan worden. Wellicht wordt daar soms iets anders onder verstaan dan in de cultuurwereld te doen gebruikelijk is, zeker als het om 'werkend behoud' gaat.¹²

Wat het veld betreft, gaat het in ieder geval om kennis van oude materialen, maar ook om kennis van ambachtelijke techniek en ambachtelijk onderhoud¹³. Door natuurlijk verloop verdwijnt steeds meer menskracht van hen, die zélf nog met of aan oude transportmiddelen hebben gewerkt. De 'technologiekloof' wordt groter. Kennis van moderne autotechniek impliceert al lang niet meer, dat een motor van vijftig jaar oud op de juiste wijze gerepareerd en onderhouden kan worden.

Bedoelde kennis is soms wél aanwezig, maar dan vaak te zeer verspreid over verschillende organisaties en personen, zodat het aan toegankelijkheid schort. Soms is de kennis ook niet meer aanwezig,

of niet meer op 'voldoende niveau'; er wordt te weinig structureel onderzoek gedaan naar materialen en technieken ten behoeve van het duurzaam behoud van mobiel erfgoed.

Een apart verhaal is het behoud van historische transportmiddelen als statisch object. Dit vraagt een heel ander soort kennis van behoud en beheer dan nu in grote delen van het veld aanwezig is. Ook die specifieke kennis zal het mobiel-erfgoedveld zich eigen moeten maken.

2.2.3 Kennisinfrastructuur

Er zijn en worden ook initiatieven genomen om kennis te documenteren, maar een heldere infrastructuur waarin kennis wordt verzameld en toegankelijk wordt gemaakt én gehouden ontbreekt. Er wordt een gebrek aan mogelijkheden geconstateerd om de kennis over behoud en beheer van mobiel erfgoed over te dragen; er zijn geen specifieke opleidingen en cursussen voor.¹⁴ Wat er wél aan opleidingen en cursussen bestaat, is soms niet specifiek voor het mobiel erfgoed, maar kan wel deels geschikt zijn. Die opleidingen blijken vaak niet voldoende gecommuniceerd te worden, dat wil zeggen, het bestaan ervan blijkt bij de doelgroepen onvoldoende bekend te zijn.

Een 'professionaliseringsslag' op het gebied van de kwaliteit en overdracht van kennis op het gebied van werkend en duurzaam behoud en beheer van mobiel erfgoed is noodzakelijk; het veld zou er uiteraard het meest bij gebaat zijn als hiervoor een goede infrastructuur wordt opgezet met eventueel per sector een centraal kenniscentrum, van waaruit de kennis voor het veld toegankelijk wordt gemaakt, zowel wat betreft abstractieniveau als wat betreft betaalbaarheid. Vaak zijn de kosten die met opleidingen gemoeid te hoog voor de relatief 'armlastige' eigenaren en beheerders van het mobiel erfgoed. Ontwikkeling en onderhoud van zo'n infrastructuur kan het best op professionele wijze geschieden. Aansluiting bij bestaande (beroeps)opleidingen en erfgoedinstellingen ligt hierbij voor de hand.¹⁵

2.2.4 Toekomstige menskracht

In het veld heerst ongerustheid over de vraag of en in hoeverre in de toekomst voldoende mensen in



staat en bereid zullen zijn, zich met het behoud van mobiel erfgoed bezig te houden. De verwachtingen zijn tegengesteld en niet duidelijk is, naar welke kant de balans zal doorslaan.

Enerzijds zal er op de lange termijn, naar verwachting, sprake blijven van een groei in de hoeveelheid vrije tijd, opleidingsniveau en besteedbaar inkomen. In principe betekent dat een toenemende interesse voor, en betrokkenheid bij, kunst en cultuur in het algemeen. Het mobiel erfgoed zal daarvan kunnen profiteren. De huidige vergrijzing wordt dan ook niet als negatieve trend gezien. Het is echter ook een trend die eindig is. Volgens de organisaties en instellingen in de sectoren lijkt het er voorsnog niet op, dat jongere generaties voldoende belangstelling hebben om behoudstaken over te nemen. Versterking van het draagvlak voor behoud van mobiel erfgoed onder jongeren is dan ook noodzaak, om er ook op langere termijn voor te zorgen, dat het nageslacht zelf kan en wil doorgaan met behoud en presentatie van het mobiel erfgoed.

Er wordt wel eens gezegd dat de aandacht van huidige eigenaren, beheerders en medewerkers in organisaties voor het mobiel erfgoed vaak te beperkt is en geconcentreerd op het erfgoed dat men (nog juist) kent 'uit de eigen jeugd'. Dat soort aandacht heeft de neiging vanzelf te verdwijnen. Als dit inderdaad zo is, betekent professionaliseren in dit verband dat niet alleen gewerkt moet worden aan draagvlak onder de jeugd, maar ook aan een andere focus in het bestaande werkveld.

2.2.5 Accommodatie

Het mobiel-erfgoedveld kent een aantal knelpunten op het gebied van de kernfaciliteiten, die direct met het (werkend) behoud van de objecten te maken hebben, op de korte en op de lange termijn. Eén van de belangrijkste knelpunten op dit gebied is het gebrek aan ruimte voor huisvesting (stalling), vergelijkbaar met depotruimte voor de musea. Het mobiel erfgoed bestaat voor een deel uit relatief omvangrijke objecten, waarvoor soms moeilijk (langdurig) onderdak te vinden is; met name historische vliegtuigen nemen een enorme ruimte in beslag. De huisvesting van die omvangrijke objecten is schaars en kostbaar en er is in het mobiel-

erfgoedveld dan ook sprake van een schrikbarende *ruimtenood*. Buiten staan de objecten niet alleen bloot aan weer en wind, maar ook aan de gevaren van vandalisme en graffiti. Met het gebrek aan ruimte voor huisvesting hangt ook vaak het gebrek aan expositieruimte samen.

Een geheel eigen problematiek kent het varend erfgoed, dat natuurlijk zelden binnen ligt, maar waarvoor nog niet voldoende havens en ligplaatsen bestaan. Zoals eerder aangegeven worden hier en daar op gemeentelijk niveau goede resultaten geboekt, maar er is bij het werkveld duidelijk behoefte aan landelijk, eenduidig beleid in deze.

2.2.6 Restauratie, onderhoud

Het tweede, nauw met het probleem van accommodatie samenhangende knelpunt is het gebrek aan plekken, waar restauraties en herstel- en onderhoudswerkzaamheden aan historische objecten uitgevoerd kunnen worden, zoals garages, werkplaatsen en werven met de nodige faciliteiten. Veel eigenaren en beheerders van mobiel erfgoed ervaren het als steeds problematischer om restauraties en onderhoud aan hun objecten in eigen beheer uit te voeren.

Het derde knelpunt op het gebied van de kernfaciliteiten wordt gevormd door het gebrek aan onderdelen en materialen voor het behoud in werkende staat. Om het erfgoed mobiel te houden zullen die onderdelen en materialen in voldoende mate voorradig moeten zijn om restauratie, herstel en onderhoud mogelijk te maken. Indien noodzakelijk zullen onderdelen vervaardigd moeten worden en daarvoor is kunde nodig en kennis. De basis daarvoor wordt weer gevormd door (technische) documentatie van de objecten en de gebruikte technieken. Op het gebied van de genoemde kernfaciliteiten zou (per sector) een basis-infrastructuur van collectieve voorzieningen voor huisvesting, restauratie, herstel- en onderhoudswerkzaamheden aan historische objecten ontwikkeld moeten worden.

2.2.7 Wet- en regelgeving

Enerzijds zien we in de samenleving een streven om mobiel erfgoed *én* in werkende *én* in (zoveel mogelijk) originele staat te behouden¹⁶, anderzijds is er in die samenleving sprake van een toenemen-





In het mobiel erfgoed bestaan grote achterstanden op het gebied van conservering en restauratie, vergelijkbaar met de museumwereld ten tijde van het 'Deltaplan'. Uit het Nationaal Register Mobiel Erfgoed en de sectorale deelregisters kan blijken in welke volgorde die achterstanden ingelopen kunnen worden.



In het werkveld is een enorm reservoir aan menskracht en kwaliteit aanwezig voor het behoud van mobiel erfgoed; betaald en (vooral) onbetaald. Er is echter dringend behoefte aan verdere professionalisering en bovendien aan een infrastructuur, waarbinnen die kennis kan worden overgedragen. Dat laatste met het oog op de 'toekomstige menskracht'.



Eén van de belangrijkste knelpunten in het mobiel erfgoed is het gebrek aan ruimte voor huisvesting (stalling), vergelijkbaar met depotruimte voor de musea. Het mobiel erfgoed bestaat voor een deel uit relatief omvangrijke objecten, waarvoor soms moeilijk (langdurig) onderdak te vinden is.

Er is in het mobiel-erfgoedveld sprake van een schrikbarende ruimtenood.

Er is gebrek aan stallingsruimte, ruimte voor museaal verantwoorde expositie, maar ook aan ruimte waar restauraties en herstel- en onderhoudswerkzaamheden aan historische objecten uitgevoerd kunnen worden. Het varend erfgoed heeft behoefte aan ligplaatsen.



Er valt een groeiend spanningsveld te bespeuren tussen *behoud van mobiel erfgoed in originele staat* enerzijds en de groeiende hoeveelheid *hedendaagse wet- en regelgeving* anderzijds. Het (hobbymatig) behoud wordt gecompliceerd en duur en de animo voor bijvoorbeeld het op de weg houden van het 'Rijdend museum' van klassieke automobielen in ons land minder.



Ook bij restauratie en onderhoud wordt hedendaagse wet- en regelgeving een groeiend knelpunt, bijvoorbeeld als het gaat om het gebruik van bepaalde stoffen en materialen daarbij. Steeds meer wetten en regels worden bovendien op *Europees* niveau uitgedacht, ver van het werkveld vandaan.



de hoeveelheid wet- en regelgeving. Deze betreft in de eerste plaats de kernactiviteit van het mobiel erfgoed zélf (het varen, rijden of vliegen) en in de tweede plaats, en daarmee samenhangend, de randvoorwaarden waaronder dit gebeurt (arbo, veiligheid, milieu). Steeds meer wetten en regels worden bovendien op Europees niveau uitgedacht. Tussen het streven naar *behoud in originele staat* en de *hedendaagse wet- en regelgeving* ontstaat een groeiend spanningsveld. Door particuliere eigenaren van mobiel erfgoed wordt aandacht gevraagd voor de wet- en regelgeving voor 'gewone' transportmiddelen, die voor de operationele 'historische' transportmiddelen meestal onbedoelde, maar toch telkens weer optredende effecten hebben. Voorbeelden hiervan zijn allerlei veiligheidsvoorzieningen op vrachtwagens, zoals de zogenaamde 'dodehoekspegel', kentekenplaten op bromfietsen en op tractoren en andere zaken die het historische beeld van het voertuig aantasten. Maar ook het operationeel behoud bij museale instellingen stuit op steeds meer wet- en regelgeving (spoorwegwet, luchtvaartwet). Ook bij restauratie en onderhoud en bij het vinden van geschikte ruimtes daarvoor wordt de hedendaagse wet- en regelgeving als een groeiend knelpunt ervaren. Daarbij gaat het zowel om het gebruik van bepaalde stoffen en materialen als om de technieken bij het toepassen ervan. Deze wet- en regelgeving vereist grote financiële investeringen om aan de steeds strengere eisen te voldoen. Het behoud van historische transportmiddelen wordt gecompliceerd en duur en het animo voor het hobbymatig uitoefenen wordt minder, ook door de voortdurende dreiging dat bestaande ontheffingen en faciliteiten weer worden ingetrokken.

2.2.8 Evenwichtig

Nauw met de hedendaagse wet- en regelgeving samenhangend zijn de voortdurende veranderingen in de specificaties van bijvoorbeeld brandstof en smeermiddelen. Moderne varianten brengen niet zelden schade toe aan de historische motoren en andere mechanische onderdelen van het mobiel erfgoed. Maar ook andere wetten en regels maken het (werkend) behoud van historische voertuigen vaak

dermate gecompliceerd en duur, dat het gevaar bestaat dat met name voor het hobbymatig uitoefenen van de erfgoedtaak steeds minder animo zal bestaan.¹⁷ Ook de voortdurende dreiging dat bestaande ontheffingen en tegemoetkomingen weer worden ingetrokken is een negatieve factor in de ontwikkeling van deze animo.

MCN stelt zich op het standpunt dat het mogelijk moet zijn tot een meer evenwichtige benadering te komen van milieu, arbo en veiligheid op basis van cultuurhistorische waarde. MCN denkt dan aan ontheffing van wet- en regelgeving als die tot al te grote aantasting van de authenticiteit leidt, uiteraard in samenhang met de cultuurhistorische waarde van het object en in de context van behoud en presentatie van dat object. Er zou onderzoek gedaan moeten worden naar de mogelijkheden om tot een (overleg)model te komen voor werkbare oplossingen, zodat te verwachten problemen op dit gebied in nieuwe ontwikkelingen in wet- en regelgeving vanaf het begin af aan worden meegenomen.¹⁸

2.2.9 Financiering

Voor alle activiteiten in de sfeer van het behoud (restauratie, conservering, stalling, werkplaatsen, beheer op langere termijn) is geld nodig. Het mobiel-erfgoedveld ervaart doorgaans een groot aantal knelpunten bij het verkrijgen van voldoende financiële middelen. Het gaat er daarbij niet alleen om dat er in de wereld van kunst en cultuur niet voldoende geld zou zijn, maar ook om de (on)mogelijkheden, dat geld voor het behoud van mobiel erfgoed aan te wenden. Tot nu toe bestaat er geen structurele geldstroom voor restauratie en onderhoud van mobiel erfgoed. Veel organisaties en instellingen weten de (juiste) weg in (cultuur-) subsidie land niet te vinden, dat werd ook door de aanvragen voor de Cultuurnota 2005-2008 weer eens pijnlijk duidelijk. Ook de weg naar (voldoende) structurele sponsoring is voor sommige organisaties en instellingen nauwelijks begaanbaar. Er bestaat weinig duidelijkheid in de mogelijkheden en partijen op het gebied van subsidieverlening en sponsoring.

Naast het creëren van een geldstroom voor het behoud van mobiel erfgoed is het geven van voor-



lichting over de manier waarop het geld verkregen kan worden, voor grote delen van het werkveld noodzakelijk.

Los van alle subsidiemogelijkheden, bestaat er natuurlijk altijd de mogelijkheid om geld, bijvoorbeeld voor restauraties, te lenen. Waar geen of onvoldoende subsidiemogelijkheden bestaan, kunnen leningen tegen gunstige voorwaarden soelaas bieden. Analoot aan de regelingen in de monumentenzorg kan wellicht voor fiscale aftrek gezorgd worden en kan het Nationaal Restauratie Fonds misschien leningen verstrekken.

In alle gevallen zou financiële hulp volgens MCN gepaard moeten gaan met garanties voor tegenprestaties met betrekking tot publieke ontsluiting van het mobiel erfgoed.

2.2.10 Niet-betaalde menskracht

Soms is véél geld nodig, voor grotere projecten bijvoorbeeld en voor het inlopen van eerder genoemde achterstanden, soms zijn kleinere bedragen voldoende. Daarbij moet bedacht worden dat de menskracht, die bijvoorbeeld in restauratieprojecten wordt gestopt, doorgaans vrijwillig en dus goedkoop is. Van gunstige financieringsmogelijkheden (via subsidies of via leningen) kan, ook bij kleinere bedragen een enorme stimulans op de behoudsactiviteiten uitgaan. Dat geldt voor musea met veel vrijwilligers in de gelederen en vooral voor het particuliere domein, waar is gebleken dat relatief geringe financiële tegemoetkomingen een enorm ‘multiplier-effect’ kunnen veroorzaken.

Die tegemoetkomingen kunnen ook bestaan uit ontheffingen van financiële verplichtingen die voor ‘gewone’ (dat wil zeggen niet-historische) transportmiddelen bestaan. Zo bestaat er voor de wegsector al geruime tijd de vrijstelling van houderschapsbelasting bij auto’s die ouder zijn dan 25 jaar en voor het varend erfgoed een gedoogsituatie ten aanzien van het gebruik van laagbelaste dieselolie voor de pleziervaart.

Het wordt in de sector als een knelpunt ervaren dat de inzet van ‘niet-betaalde menskracht’ van vrijwilligers en particulieren bij het behoud van mobiel erfgoed niet voldoende wordt gewaardeerd. Vrijstellingen worden elke zoveel jaar weer aan de

orde gesteld en de gedoogsituatie is nog steeds niet officieel. Bij het aanvragen voor subsidies voor bijvoorbeeld restauratieprojecten in musea, kan nog steeds de inbreng van vrijwillige menskracht bij subsidieaanvragen niet gekapitaliseerd worden. Structurele vrijstelling van financiële verplichtingen voor ‘gewone transportmiddelen’ en de mogelijkheid tot het kapitaliseren van de inzet van vrijwilligers zouden een erkenning betekenen van het belang van de inzet van deze ‘niet-betaalde menskracht’.

2.3 Knelpunten ‘Presentatie’

De term ‘presentatie’ wordt in deze notitie gebruikt als – verkorte – term voor alle activiteiten die in de cultuurwereld vaak met ‘communicatie’ worden aangeduid; het presenteren van de objecten en het toegankelijk maken van informatie over de objecten voor alle geïnteresseerden. Hieronder kunnen we verstaan de vaste en tijdelijke presentatie door middel van tentoonstellingen en evenementen, maar ook andere vormen van ontsluiting voor publiek voor doeleinden van ‘studie, educatie en genoegen’. In de museumwereld wordt dit beschouwd als één van de basistaken; MCN beschouwt het eveneens als basistaak voor de wereld van het mobiel erfgoed, waarbij het er wat MCN betreft niet toe doet, of het om het museale domein gaat of het particuliere en of het één object gaat of om een hele collectie.

2.3.1 Aandacht

MCN en de koepelorganisaties binnen de deelsectoren ervaren het als knelpunt, dat de aandacht voor publieke presentatie en ontsluiting op veel plaatsen binnen in het mobiel-erfgoedveld nog te weinig ontwikkeld is. In het algemeen worden met name door behoudsorganisaties wel veel evenementen georganiseerd¹⁹, maar het informatieve gehalte hiervan is niet steeds even hoog. Veel activiteiten zijn teveel gericht zijn op de ‘eigen achterban’ en te weinig op een breder publiek. Het wordt eveneens als een gemis gezien dat te weinig wordt gedaan aan ‘integrale presentatie van het mobiel erfgoed’, dat wil zeggen de presentatie van objecten uit meer dan één sector tegelijk,



waarbij ook inhoudelijke verbanden worden gelegd tussen de objecten uit de verschillende sectoren.

Er wordt een groot gebrek geconstateerd aan gekwalificeerde menskracht; het veld beschikt niet over voldoende kennis en vaardigheden om de toenemende hoeveelheid taken op presentatiegebied naar behoren uit te voeren.²⁰

Als koepelorganisatie beschouwt MCN het stimuleren van publieke presentatie en ontsluiting dan ook als onderdeel van het professionaliseringsproces van het werkveld. Daarbij dient de aandacht verder te gaan dan 'het object' alleen. MCN ziet de ontwikkeling van de mobiliteit binnen de algemeen-maatschappelijke geschiedenis van ons land als kader voor de publiekstaken. Begrippen als 'proces', 'verhaal' en 'beleving' horen daarbij centraal te staan. Professionele begeleiding bij het uitvoeren van presentatietaken is absoluut noodzakelijk, met name op specialistische gebieden (onderwijs, jongeren).

2.3.2 Digitalisering

Net als bij collectie- en behoudstaken kan het Nationaal Register Mobiel Erfgoed, met de sectorale deelregisters, een belangrijke basisrol vervullen bij het uitvoeren van presentatietaken. Er vanuit gaand dat de objecten die in het Nationaal Register Mobiel Erfgoed *allemaal* cultuurhistorische waarde bezitten en dat die cultuurhistorische waarde ook in het register wordt vermeld, kan die waarde voor diverse educatieve en toeristisch-recreatieve doeleinden gecommuniceerd worden. Als daarbij tevens meer (wetenschappelijk) inzicht gecreëerd zou worden ten behoeve van de cultuurhistorische waardebepaling van het mobiel erfgoed, kan dat in dit opzicht ook de communicatie over het mobiel erfgoed naar het publiek toe ten goede komen.

Ook vanuit de presentatie is extra aandacht nodig voor het *digitale aspect* van het register. Presentatie van objecten met cultuurhistorische waarde op nationaal niveau is tegenwoordig onverbrekkelijk verbonden met digitalisering van de informatie. Het gebrek aan ontsluiting van het mobiel erfgoed via internet is op diverse plaatsen als serieus knelpunt ter sprake gebracht. Inbedding van het

mobiel erfgoed in de nationale kennis-infrastructuur via een digitaal register is de meest voor de hand liggende optie om de mobiele collectie Nederland op korte termijn bij een breed publiek onder de aandacht te brengen.²¹

Zo'n digitaal register kan tevens een belangrijke ondersteunende rol kunnen spelen in de presentatie van het mobiel erfgoed naar diverse nader te definiëren doelgroepen toe, ook intern. De huidige digitale basisstructuur maakt het mogelijk, de informatie gedifferentieerd aan te bieden. Het NRME kan dan als een centrale uitvalsbasis beschouwd worden, waarvandaan diverse presentatie-activiteiten ondernomen kunnen worden, ook op het gebied van educatie en jeugd.

2.3.3 Wet- en regelgeving

In de paragraaf 'Knelpunten Behoud' werd al melding gemaakt van het toenemende spanningsveld tussen de groeiende hoeveelheid hedendaagse wet- en regelgeving enerzijds en het in werkende, originele staat houden van het mobiele erfgoed anderzijds, waarbij het op Europees niveau ontwikkelen van die wet- en regelgeving voor een extra handicap zorgt.

Dit knelpunt wordt des te nijpender als het mobiel erfgoed ook *in werkende staat aan het publiek gepresenteerd wordt* en door dat publiek *gebruikt wordt*.²² Dan zijn immers ook de veiligheid van het publiek, en meer in het algemeen van de omgeving waar het object gepresenteerd en gebruikt wordt in het geding.²³ Tegenwoordig komen daar overigens ook steeds meer eisen bij aan de toegankelijkheid van publieke voorzieningen, waaronder cultureel erfgoed. Tegelijkertijd is de werkende presentatie een activiteit die door het publiek aantoonbaar in steeds hogere mate gewaardeerd wordt.²⁴ Uiteraard zonder op het belang van dergelijke wet- en regelgeving in z'n algemeenheid te willen afdingen, stelt MCN zich ook wat het aandachtsgebied 'presentatie' betreft op het standpunt dat het mogelijk moet zijn tot een meer evenwichtige benadering te komen op basis van cultuurhistorische waarde. Daarbij kan, voorzover het presentatie aan en gebruik door publiek, dat daar bewust voor kiest, bijvoorbeeld aandacht worden besteed aan de eigen verantwoordelijkheid van dat publiek.



Ook hier zijn mogelijkheden gewenst voor werk-
bare oplossingen, die vanaf het begin bij nieuwe
ontwikkelingen in wet- en regelgeving worden
meegenomen.

NOTEN HOOFDSTUK 2

- 1 Zie voor deze visie en het doel van de stichting MCN hoofdstuk 1.
 - 2 In de notitie Erfgoed in beweging worden de knelpunten verdeeld in twee deelterreinen, 'behoud (en beheer)' en 'presentatie'. Het toevoegen van knelpunten rond 'collectievorming' is de uitkomst van het nadere onderzoek dat ten behoeve van de knelpuntennotitie onder de sectorale organisaties en instellingen is verricht.
 - 3 De behoefte aan een nationaal collectiebeleid wordt op meer deelgebieden van het cultureel erfgoed gehoord. Bijvoorbeeld op het gebied van het computer-erfgoed, waar in opdracht van de Stichting Computer-erfgoed Nederland SCEN sinds 2004 een project rond een nationaal verzamelbeleid voor historische computers wordt uitgevoerd. Soortgelijke initiatieven zijn reeds eerder genomen op volkenkundig gebied, op het gebied van het academisch erfgoed en in de afstemming van collecties van oorlogs- en verzetsmusea.
 - 4 Zie ook de opmerkingen hierover in het eindverslag van het European Centre for Mobility Documentation over de werkzaamheden ten behoeve van het Nationaal Register Rijdende Monumenten. Dit verslag is in te zien bij de FEHAC.
 - 5 In het verlengde van de discussies over 'wat iedereen van de Nederlandse geschiedenis zou moeten weten', kan wellicht een 'canon van de mobiliteitsgeschiedenis' worden opgesteld.
 - 6 'Volledig' is in dit verband een relatief begrip. Het Nationaal Register Mobiel Erfgoed zal een 'levend register' zijn, waaraan altijd objecten kunnen worden toegevoegd.
 - 7 In de afgelopen jaren konden deze activiteiten door MCN gefinancierd worden vanuit de middelen, die in het kader van de Cultuurnota 2001-2004 waren verstrekt. Per 1 januari 2005 zijn er geen middelen meer voorhanden voor ontwikkeling en onderhoud van het Nationaal Register en de onderliggende deelregisters.
 - 8 De sectoren Water en Rail waren in de periode daarvoor al met hun registers bezig.
 - 9 Per 1 februari 2005 zal het NRME (voor een beperkte doelgroep) digitaal raadpleegbaar zijn. In februari 2005 zal ook een rapport verschijnen van Cheperu Cultuurtechnologie over de totstandkoming van het digitaal NRME en de daarbij gevolgde strategieën. In dit rapport worden tevens aanbevelingen gedaan voor ontwikkeling en onderhoud van het NRME in de toekomst.
 - 10 Van deze achterstanden werd reeds gewag gemaakt in de notitie 'De Vaart der Volkeren' in 1999; ze werden eveneens duidelijk in de diverse aanvragen in het kader van de Cultuurnota's 2001-2004 en 2005-2008. De Raad voor Cultuur erkende in zijn advisering bij beide nota's het bestaan van dergelijke achterstanden.
- Behalve om 1:1 objecten gaat het bij veel museale collecties overigens ook om kleinere objecten en om historisch belangrijke foto's en andere archivalia.
 - 11 Zie bijvoorbeeld de adviezen van de Raad voor Cultuur bij de Cultuurnota's 2001-2004 en 2005-2008.
 - 12 Zo zal er een spanningsveld zijn tussen werkend behoud en de bestaande opvattingen rond authenticiteit.
 - 13 Het besef van de noodzaak van regelmatig onderhoud is in het veld nog lang niet overal aanwezig.
 - 14 Uitzondering op deze regel is de cursus 'mobiel erfgoed', die momenteel ontwikkeld wordt. Deze cursus is het resultaat van een samenwerkingsverband tussen het Instituut Collectie Nederland, het Landelijk Contact Museumconsulenten, de Museumvereniging en de stichting Mobiele Collectie Nederland.
 - 15 Zo'n infrastructuur is deels reeds aanwezig bij Instituut Collectie Nederland, Nederlandse Museumvereniging en Landelijk Contact Museumconsulenten. Behalve de koepelorganisaties kunnen de bestaande musea op het gebied van het mobiel erfgoed in zo'n infrastructuur een zeer belangrijke rol spelen. Wat betreft meer algemeen-technische opleidingen worden door de organisaties mogelijkheden geopend om aan te sluiten bij bestaande beroepsopleidingen op het gebied van voer-, vaar- en vliegtuigtechniek.
 - 16 Over de vraag wat er met 'origineel' bedoeld wordt zijn, mede in relatie tot het begrip 'authentiek', vele discussies mogelijk en die worden in het mobiel-erfgoedveld ook gevoerd. Deze discussies blijken uiteraard ook in andere deelgebieden van het cultureel erfgoed gevoerd te worden en ze zullen ook in het mobiel-erfgoedveld voortgezet worden.
 - 17 Bijvoorbeeld de zich steeds uitbreidende en ingewikkelder wordende voertuig-registratie (bromfietsen, caravans, aanhangwagens).
 - 18 Er bestaat overigens al regelmatig contact tussen sectorale organisaties enerzijds en bijvoorbeeld het Ministerie van VenW anderzijds. Dit contact kende zeker tot voor kort een sterk ad-hoc karakter en wordt doorgaans gevoerd, nadat weer nieuwe wet- en regelgeving is aangekondigd. Overigens vindt MCN dat, waar dergelijke overlegstructuren voor alle betrokken partijen het gewenste resultaat opleveren, ze vooral moeten blijven bestaan. Nieuwe overlegstructuren moeten alleen worden ontwikkeld als ze voor de betrokken partijen meerwaarde opleveren.
 - 19 Zie bijvoorbeeld de evenementenkalender op de website www.mobiel-erfgoed.nl en op de websites van de diverse koepelorganisaties.
 - 20 Er zijn de afgelopen jaren enkele goede voorbeelden geweest, die navolging verdienen. In 2004 werd door het Erfgoedhuis Zuid-Holland een educatief project rond varend erfgoed georganiseerd; ook in de provincie Noord-Holland zijn educatieve projecten uitgevoerd, waarbij mobiel erfgoed werd betrokken.
 - 21 Zie hierover het rapport van Cheperu Cultuurtechnologie waarin de digitaliseringsmogelijkheden ten aanzien van het mobiel erfgoed aan de orde komen. Hiertoe gaat ook overleg gevoerd worden met Digitaal Erfgoed Nederland (DEN).
 - 22 Er komen ook steeds meer eigenaren en beheerders, voor wie de exploitatie (betaald gebruik) van historische transport-



middelen noodzakelijk is om geld te genereren voor instandhouding van het erfgoed. Voorbeelden daarvan zijn delen van de zogenaamde Bruine Vloot, vliegend erfgoed bij de Aviodrome en een aantal rail- en busmusea. Voor sommige musea is de exploitatie zelfs de enige inkomstenbron.

- 23 Een pregnant voorbeeld is het gebruik van auto's met zogenaamde ZZ-kentekens, auto's die niet aan de moderne veiligheidseisen hoeven te voldoen. Op zich een mooi voorbeeld van een ontheffing, maar de keerzijde hiervan is dat

aan iedere individuele wegbeheerder apart toestemming gevraagd moet worden voor het rijden met zo'n auto.

- 24 Er komen ieder jaar weer evenementen bij, waar mobiel erfgoed in werkende staat wordt gepresenteerd. Deze evenementen worden zowel georganiseerd door musea als door organisaties van particuliere eigenaren, niet zelden in hechte samenwerking. En ieder jaar wordt de hoeveelheid publiek, dat op deze evenementen afkomt, groter.



Aandacht voor presentatie en ontsluiting van het mobiel erfgoed is in het werkveld nog te weinig ontwikkeld. De goede voorbeelden daargelaten, is meer professionele begeleiding nodig, met name op specialistische gebieden als het onderwijs.



Het Nationaal Register Mobiel Erfgoed kan, met de sectorale deelregisters, een belangrijke basisrol vervullen in de publieke en educatieve ontsluiting van het mobiel erfgoed. Het gebrek aan ontsluiting via internet wordt als serieus knelpunt gezien. Verdere digitalisering van de informatie over mobiel erfgoed is noodzakelijk.



De reeds eerder genoemde groeiende hoeveelheid wet- en regelgeving wordt ook bij de presentatie van authentiek mobiel erfgoed aan het publiek een groeiend probleem, vooral als dit erfgoed in werkende staat wordt gepresenteerd en ook gebruikt wordt.



Conclusies

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de algemene knelpunten, die deels reeds eerder genoemd zijn, de individuele aandachtsgebieden overstijgen, dan wel op alle aandachtsgebieden van toepassing blijken te zijn. Dit geldt onder andere voor de noodzaak tot verdere kwalitatieve professionalisering van het werkveld op alle aandachtsgebieden van collectie, behoud en presentatie en voor het opbouwen van een infrastructuur waarbinnen die professionalisering gestimuleerd kan worden en waarbinnen eventueel onderzoek ten behoeve van die verdere professionalisering kan plaatsvinden. Een algemeen knelpunt betreft ook het in de periode 2001-2004 gerealiseerde Nationaal Register Mobiel Erfgoed, dat op alle aandachtsgebieden van collectie, behoud en presentatie een belangrijke rol kan spelen. En tenslotte komt het stroomlijnen van de communicatie van het werkveld met relevante partijen, zoals de overheid, aan de orde.

3.1 Professionalisering

Binnen het mobiel-erfgoedveld is een belangrijke ontwikkeling naar meer kwalitatieve professionaliteit te bespeuren. Om de kwaliteit van het veld daadwerkelijk op niveau te brengen en de kennis voor het veld toegankelijk te maken, is een verdere stimulering van dit proces noodzakelijk. Er werd in het bovenstaande gemeld, dat eigenlijk op alle specifieke gebieden van de mobiele collectie Nederland (de basistaken ten aanzien van collectie, behoud, presentatie) een extra inspanning op het gebied van de professionalisering nodig is. In de facilitaire en infrastructurele sfeer zal dit soms noodzakelijkerwijs leiden tot inzet van betaalde menskracht. Te denken valt dan aan de secretariële ondersteuning van de behouds- en koepelorganisaties, bijvoorbeeld bij het onderhoud en de verdere ontwikkeling van het Nationaal Register Mobiel

Erfgoed en de deelregisters, of aan diverse vormen van dienstverlening aan eigenaren en beheerders als dat het behoud en de presentatie van het mobiel erfgoed ten goede komt.

Het begrip 'professionalisering' moet wat MCN betreft echter niet verward worden met 'betaling'. In het algemeen zal het gaan om wat we 'kwalitatieve professionalisering' zijn gaan noemen. Dat heeft minder te maken met betaling, dan met overdragen van kennis en vaardigheden, zodat het werkveld de vaak vrijwillige werkzaamheden ten behoeve van collectie, behoud en presentatie op een kwalitatief hoger niveau kan uitvoeren.¹

Een belangrijk element in het professionaliseringsproces is *bewustwording* van de keuzes die er bij collectie, behoud en presentatie van mobiel erfgoed gemaakt dienen te worden. Met name management en kader binnen de organisaties en instellingen dienen zich van die keuzes bewust te zijn, bijvoorbeeld waar het vragen rond restauratie-ethiek betreft. Inzichten daaromtrent zijn bijvoorbeeld in de professionele cultuurwereld voldoende aanwezig, maar omdat de eigenaren/beheerders van mobiel erfgoed doorgaans niet uit de cultuursector afkomstig zijn en daar ook niet altijd binding mee hebben, zijn die inzichten in het veld bepaald geen gemeengoed.

3.2 Bestaande structuren

Het overdragen van kennis en vaardigheden klinkt eenzijdig en soms zal het dat ook zijn. In het werkveld zélf is echter al een enorme hoeveelheid kennis aanwezig en soms zal de term 'kennisuitwisseling' wellicht beter op z'n plaats zijn dan 'kennisoverdracht'. De 'professionalisering' komt in deze context neer op het ontwikkelen van een infrastructuur waarbinnen deze kennisuitwisseling gestimuleerd kan worden, meer concreet op het organiseren van voorlichtingsbijeenkomsten, cursussen, opleidingen,



workshops, expertmeetings, discussiemiddagen en andere vormen van kennisuitwisseling. De vraag is of dat een geheel nieuwe infrastructuur zou moeten zijn, of dat die structuur aansluitend aan bestaande structuren ontwikkeld moet worden of zelfs geheel binnen de bestaande structuren moet vallen. Het ligt voor de hand om de professionalisering van het mobiel-erfgoedveld zoveel mogelijk binnen de reeds bestaande structuren te laten plaatsvinden, zodat optimaal geprofiteerd kan worden van aanwezige expertise op dit gebied. In het particuliere domein wordt bijvoorbeeld vastgesteld dat buiten de cultuurwereld daarvoor ook mogelijkheden bestaan. Voor de overdracht van *technische kennis* omtrent onderhoud en reparatie kan bijvoorbeeld samenwerking worden gezocht met bestaande (beroeps)-opleidingen. Maar ook binnen de wereld van het cultureel erfgoed zijn reeds mogelijkheden om deze professionalisering ter hand te nemen.

3.3 Roerend erfgoed en musea

Hoewel de bestaande organisaties op het gebied van het *onroerend erfgoed* zeker van betekenis kunnen zijn, lijkt de wereld van het *roerend erfgoed* toch de meest geschikte plek voor professionalisering van het mobiel-erfgoedveld. Het Instituut Collectie Nederland (ICN), de Nederland Museumvereniging (NMV), het Landelijk Contact Museumconsulenten (LCM) en provinciale erfgoedinstellingen en -samenwerkingsverbanden verzorgen al sinds mensenheugenis cursussen en andere vormen van kennisoverdracht en -uitwisseling op het gebied van roerend erfgoed, die deels voor het mobiel-erfgoedveld zeer relevant kunnen zijn.² Eén en ander zou bijvoorbeeld vanuit de provinciale consulentenschappen ingezet kunnen worden. In het mobiel erfgoed bestaan ook al jarenlange relaties tussen enkele 'gevestigde' professionele (geregistreerde) musea enerzijds en jongere, niet-geregistreerde musea en het particuliere veld anderzijds. Vaak worden reeds gezamenlijk allerlei activiteiten ontwikkeld op het gebied van collectie, behoud en presentatie van mobiel erfgoed. Die bestaande relaties zouden verder ontwikkeld kunnen worden om gezamenlijk de noodzakelijke

professionalisering gestalte te geven, maar ook om meer concrete activiteiten op het gebied van collectie, behoud en presentatie verder uit te bouwen. Een – geregistreerd – museum zou als spil in een netwerk van eigenaren/beheerders van gelijksoortig mobiel erfgoed kunnen functioneren, de zorg voor de objecten kunnen ondersteunen en tevens de contacten met het veld van particulieren kunnen onderhouden. Daartoe zou zo'n museum dan financieel ondersteund moeten worden. Overleg met dergelijke musea over hun mogelijke rol in zo'n mobiel-erfgoednetwerk zou door MCN in zeer op prijs gesteld worden.³ Waar nodig zou het opzetten van nieuwe museale instellingen in dit verband ondersteund moeten worden.

3.4 Mobiel-erfgoed infrastructuur

Voor veel taken die het mobiel erfgoed aangaan, ligt het dus voor de hand aan te sluiten bij bestaande structuren, hetgeen betekent dat samenwerkingsverbanden met de bestaande organisaties en instellingen gecreëerd en/of verder ontwikkeld moeten worden. Anderzijds is door MCN in twee verschenen beleidsnotities aangegeven, dat het werkveld van het mobiel erfgoed ook een sterke eigenheid en interne samenhang kent.⁴ Dat geldt zowel inhoudelijk voor het onderwerp en voor de wijze waarop de objecten worden behouden en gepresenteerd, als voor de manier waarop het werkveld georganiseerd is. Dat kan betekenen dat soms geheel nieuwe, op het werkveld toegesneden vormen van professionalisering moeten worden ontwikkeld. Die kunnen wellicht in bovengenoemde bestaande structuren ingebracht worden, als dat ook weer op een voor de doelgroep toegankelijke én betaalbare manier kan worden gerealiseerd. Het kan echter ook voorkomen, dat voor het oplossen van sommige knelpunten een (beperkte) aparte infrastructuur speciaal voor het mobiel erfgoed efficiënter zal blijken te zijn. MCN is zich ervan bewust dat het creëren van meer ondersteunende instellingen voor de cultuurwereld in de huidige politieke constellatie op tegenstand zal stuiten, maar gelooft dat voor het mobiel erfgoed wat dat betreft nog een inhaalslag te leveren valt.



3.5 Onderzoek

Het noodzakelijke onderzoek aan en ten behoeve van de mobiele collectie Nederland is een voorbeeld van een algemeen overkoepelend knelpunt.⁵ Voor dergelijk onderzoek bestaat met name onder de talloze particuliere eigenaren/ beheerders en de kleinere musea in het werkveld niet altijd voldoende capaciteit en dit geldt eigenlijk voor alle aandachtsgebieden van het mobiele erfgoed. Zo is structureel onderzoek nodig naar materialen en technieken ten behoeve van het duurzaam behoud van mobiel erfgoed. Ook zou onderzoek gedaan moeten worden naar meer praktische aspecten in de (voor de cultureel-erfgoedwereld relatief nieuwe uitdaging) van het *werkend* behoud. Daartoe kan ook onderzoek naar het mogelijke spanningsveld tussen de hedendaagse wet- en regelgeving enerzijds en het in werkende, authentieke staat houden van het mobiele erfgoed anderzijds, worden gerekend.

Ook is er op gewezen dat meer onderzoek nodig is ten behoeve van de cultuurhistorische waardstelling van het mobiel erfgoed en daarmee samenhangend naar de geschiedenis van de mobiliteit in Nederland.⁶ Er bestaan reeds voldoende instellingen die dergelijk onderzoek zouden kunnen verrichten, al zal het wenselijk zijn een structuur te ontwikkelen waarbinnen dit onderzoek, specifiek op het mobiel erfgoed gericht, plaatsvindt. De onderzoeksresultaten kunnen het best worden ondergebracht in een speciale *kennis-infrastructuur*, met een centrale vraagbaak, van waaruit alle kennis rond cultuur-historische waarde, behoud en presentatie van het mobiel erfgoed, ook de reeds aanwezige, in principe voor iedereen bereikbaar is.⁷

3.6 Nogmaals het Register

Het Nationaal Register Mobiel Erfgoed kan, als overzicht van het mobiel erfgoed in ons land en de cultuurhistorische waarde van dat erfgoed, als inhoudelijke basis dienen voor de kennis omtrent de noden van dat erfgoed en als handvat om, eventueel middels onderzoek *aan of ten behoeve* van de collectie, op te lossen. Knelpunt is, dat geen zicht is op middelen om dit register en de sectorale registers verder te ontwikkelen en te onderhouden.

Samenvattend kan over het Nationaal Register, en de sectorale deelregisters, gezegd worden dat ze van onschatbare waarde zullen blijken te zijn op alle aandachtsgebieden van het mobiele erfgoed; het register komt zowel de collectievorming, als het behoud en de presentatie van die collectie ten goede. Het kan een belangrijk beleidsinstrument zijn, zowel voor de behouds- en koepelorganisaties, als voor de overheid.

Daarmee wordt het Nationaal Register Mobiel Erfgoed onlosmakelijk inhoudelijk onderdeel van de voorgestelde mobiel-erfgoed infrastructuur; het kan de noodzakelijke spil in die structuur worden voor informatie over de objecten zélf, maar ook over de cultuurhistorische context, zowel met betrekking tot geschiedenis, als met betrekking tot behoud. Het verder ontwikkelen en onderhouden van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed volgens het vastgestelde 'format' ten behoeve van genoemde taken wordt als noodzakelijke voorwaarde gezien voor het uitvoeren van de noodzakelijke werkzaamheden op het gebied van collectie, behoud en presentatie.

3.7 Koepelorganisatie

Uiteraard kent zo'n te ontwikkelen mobiel-erfgoed infrastructuur ook een organisatorische component. Het mobiel-erfgoedveld kent een enorme diversiteit aan partijen die, met verschillende belangen en met behulp van verschillende communicatiekanalen overleggen met allerlei andere partijen, bijvoorbeeld de overheid. Soms is dat goed en noodzakelijk, soms leidt het tot verwarring, miscommunicatie en éézijdige belangen behartiging.

Niet zelden is het noodzakelijk om met één mond te spreken en tijdens de periode van staatssecretaris van der Ploeg leidde dat tot het (op zijn voorstel) oprichten van de stichting Mobile Collectie Nederland, zodat vanuit het werkveld een eenduidig geluid gehoord kon worden. De stichting MCN heeft haar bestaansrecht bewezen, door er voor te zorgen dat in een korte tijd van nauwelijks vijf jaar de krachten werden gebundeld en het mobiel erfgoed op de cultuurkaart kwam te staan. Voor zo'n koepel zijn middelen nodig voor het



verder uitbouwen tot een organisatie, vergelijkbaar met de andere koepelorganisaties in het cultureel erfgoed. Als medium tussen het werkveld van het mobiele erfgoed en andere werkvelden in het cultureel erfgoed en vooral als medium naar de overheid zal zo'n koepel handvatten moeten krijgen. MCN ziet dit als één van de voorwaarden voor de voortgang van het professionaliseringsproces dat de afgelopen jaren in gang is gezet.⁸

3.8 Overheid

Zonder ook maar één moment te willen beweren, dat het mobiel-erfgoedveld (slechts) van de (Rijks) overheid afhankelijk zou moeten zijn, blijkt in de strijd om erkenning van het mobiel erfgoed als onlosmakelijk onderdeel van de Nederlandse culturele infrastructuur, die overheid uiteraard een zeer belangrijke partij. De communicatie met de overheid vanuit het werkveld blijkt een knelpunt van formaat en het veld ziet het als noodzakelijk dit knelpunt op het gebied van de communicatie tussen het werkveld van het mobiel erfgoed enerzijds en bestuur en politiek anderzijds op te lossen. De overheid kent 'vele gezichten' en de communicatie zal zich niet kunnen beperken tot het Ministerie van OCW. Zoals uit het voorgaande in dit hoofdstuk gebleken is, liggen veel op te lossen knelpunten op het beleidsterrein van andere ministeries (Verkeer en Waterstaat, Sociale Zaken, VROM, Financiën, ...) Het wordt echter als wenselijk ervaren als overleg over oplossingen op die andere beleidsterreinen (ontheffingen van wet- en regelgeving bijvoorbeeld) vanuit één overkoepelend perspectief gevoerd zou kunnen worden. Dat perspectief zou wat MCN betreft het behoud van en de presentatie van cultuurhistorisch waardevol mobiel erfgoed moeten zijn. Het creëren van mogelijkheden daartoe, zodat ook vanuit de overheid in dat perspectief een heldere overlegstructuur ontstaat, zal de efficiëntie van dergelijke overleg zeker ten goede komen. Dat geldt overigens ook voor overleggen op andere bestuursniveaus, zoals de provinciale, regionale en gemeentelijke overheden.

3.9 Draagvlak

Tenslotte besteden we aan het eind van deze paragraaf aandacht aan een nu tot nu toe nog onderbelicht fenomeen van het mobiel erfgoed, het verkrijgen van meer draagvlak in de samenleving (bij overheid, cultuurwereld en het brede publiek), één van de opdrachten die MCN in het kader van de Cultuurnota 2001-2004 mee kreeg. De eerste stappen zijn in de afgelopen periode gezet en die zijn deels succesvol geweest. Toch constateren MCN en de door haar vertegenwoordigde organisaties en instellingen met name bij politiek en cultuurwereld nog steeds een grote onbekendheid en zelfs verkeerde beeldvorming rond het mobiel erfgoed en het daarmee verbonden werkveld. Onbekendheid en verkeerde beeldvorming zijn uiteraard hindernissen bij het ontwikkelen en uitbouwen van effectief beleid ten aanzien van het mobiel erfgoed op de lange termijn; MCN beschouwt dit als een zeer hinderlijk knelpunt. Zowel extern (overheid, cultuurwereld, publiek) als intern (werkveld) kunnen partijen bij behoud en presentatie van het mobiel erfgoed gezocht en betrokken worden door verdere ontwikkeling van reeds in het kader van de Cultuurnota 2001-2004 in gang gezette zaken.⁹ De organisatie van een 'jaar van het mobiel erfgoed' of een (ieder jaar terugkerende) 'nationale dag van het mobiel erfgoed' is één van de mogelijkheden, die verder onderzocht zouden kunnen worden¹⁰, samenwerking met (publieke) omroepen een andere. Een breed samengestelde werkgroep kan dit voorbereiden voor de nodige stimulansen in die richting zorgen. MCN beschouwt het ontbreken van voldoende communicatie met alle relevante partijen in de samenleving (overheid, cultuurwereld en het brede publiek) als een belangrijk knelpunt en wil graag in staat worden gesteld het draagvlak voor behoud en presentatie verder uit te (laten) bouwen. Een breed draagvlak is een belangrijke randvoorwaarde voor het wegwerken van de in deze notitie genoemde knelpunten en voor de effectiviteit van de voorgestelde oplossingen.





Binnen het mobiel-erfgoedveld is een professionaliseringsslag nodig vanuit een duidelijke lange termijnvisie. Waar wenselijk en mogelijk moet aangesloten worden bij bestaande ondersteuningsstructuren in de cultureel-erfgoedwereld. Daarnaast zal de structurele samenwerking binnen de sector zelf verder ontwikkeld moeten worden.



Het Nationaal Register Mobiel Erfgoed geeft overzicht en inzicht en kan daarmee de inhoudelijke basis zijn voor taken op collectie-behouds- en presentatiegebied. Voor onderhoud en verdere ontwikkeling van dit register en de sectorale deelregisters zijn financiële middelen nodig.



Het mobiele erfgoed kent vele gezichten en vele monden. Omdat soms beter met één mond gesproken kan worden is, op voorstel van toenmalig staatssecretaris Van der Ploeg, in 1999 de stichting MCN opgericht. Middelen voor het consolideren en uitbouwen tot een professionele 'branchevereniging' vergelijkbaar met de andere organisaties in het cultureel erfgoed, worden als onontbeerlijk gezien.

NOTEN HOOFDSTUK 3

- 1 De noodzaak tot professionalisering geldt ook voor minder specifieke taken, bijvoorbeeld het besturen van de organisaties en instellingen. Hierover zijn de afgelopen jaren bruikbare adviezen gepubliceerd in het kader van het project 'Cultural Governance'. MCN sluit zich graag bij deze adviezen aan en wil in de gelegenheid worden gesteld, deze adviezen binnen de sectoren uit te dragen.
- 2 Het Erfgoedhuis Zuid-Holland heeft al enige malen discussiebijeenkomsten rond varend erfgoed georganiseerd. De cursus 'mobiel erfgoed' van het Landelijk Contact Museumconsulenten kwam al eerder ter sprake.
- 3 Over dit onderwerp verscheen voor de sector van het Varend Erfgoed een interessant essay van de hand van F. Loomeijer, hoofd collecties van het Maritiem Museum Rotterdam en bestuurslid van MCN. Dit essay bevat ook voor de andere sectoren een aantal interessante items.
- 4 Gedoeld wordt op de notities Erfgoed in beweging van MCN zelf en de notitie De kunst van het bundelen van het Centrum voor Industrieel en Mobiel Erfgoed (CIME).
- 5 In museumwereld wordt 'onderzoek' met 'behoud en beheer' en 'communicatie' tot de basistaken van de musea gerekend.
- 6 Het Landelijk Contact Museumconsulenten zal in 2005 starten met een cursus over het doen van onderzoek naar en ten behoeve van collecties. Deze cursus kan ook voor het mobiel-erfgoedveld aanknopingspunten bieden voor het eigen onderzoek.
- 7 Vanuit het Nederlands Centrum voor Autohistorische Documentatie (NCAD, is aandacht gevraagd voor het belang van documentatie in de wereld van het mobiel erfgoed. Er is op dat gebied reeds veel aanwezig, maar dat wordt nog niet altijd goed ontsloten en gecommuniceerd. Documentatie kan overigens ook een belangrijke rol spelen bij het opvullen van lacunes in de mobiele collectie Nederland, zoals eerder genoemd.
- 8 Vergelijk de stichting MCN in dit verband met de ander koepelorganisaties in het cultureel erfgoed als Nationaal Contact Monumenten (NCM), Nederlandse Museumvereniging (NMV), Vereniging voor Documentaire Informatievoorziening en Archiefwezen (DIVA) en Digitaal Erfgoed Nederland (DEN). Zoals een sleutelinformant uit het cultuurveld het uitdrukte, zou MCN een 'soort NMV voor het mobiel erfgoed' moeten worden.
- 9 Zoals de publieksmanifestatie 'Erfgoed in beweging' in Rotterdam in 2003, de website www.mobiel-erfgoed.nl en diverse bijeenkomsten voor interne doelgroepen.
- 10 In de sector Rail is Hemelvaartsdag de 'Nationale Stoomtreindag'.

