



Corine Nijenhuis is auteur van literaire non-fictie en historische romans. De strijd tussen mens- en natuurkracht is een terugkerend thema in haar werk.



Bescherm ons infrastructureel erfgoed

Afgedane spoorlijnen, kanalen, sluizen en bruggen worden vaak opgeruimd, ziet *Corine Nijenhuis*. Dat is jammer, want zulke infrastructuur is bepalend voor het historisch karakter van ons land.

De it verhaal vindt zijn begin bij een van de Grote Nutteloze Werken: het Hellend vlak van Ronquières. Een schepenlift op wielen op het Belgisch kanaaltraject van Charleroi naar Brussel. Een vervreemdend bouwwerk dat moeilijk te duiden valt als er geen schepen in de twee enorme waterbakken liggen, wan-

neer die op rails een ruim 1.400 meter lange helling afrijden. De vrouw die mij aanspreekt, heeft dan ook geen idee waar ze naar kijkt. Naar geschiedenis in wording, antwoord ik. Want hoewel de schepenlift nog functioneert, is het aannemelijk dat er een moment aanbreekt waarop hij dat niet meer doet. En omdat het bouwwerk in België staat, is de kans groot dat het daarna niet afgebroken wordt. Het zal vervallen en de nieuwsgierige kijker op-

OPINIE Erfgoed

nieuw uitnodigen te achterhalen wáár die naar kijkt. In tegenstelling tot afgedane infrastructuur in ons eigen land. Die wordt vaak opgeruimd. Waarom is dat? En is dat jammer? Nederland heeft een breed stelsel van allerlei soorten infrastructuur. Daaronder vallen land- en waterwegen, spoorlijnen en tramwegen, kerkpaden en holle wegen, ontstaan door uitspoeling met hemelwater of langdurig gebruik door mens en vee. Maar ook dijken en ringvaarten zijn er onderdeel van, net als bouwwerken die er een functie hebben of hadden: bruggen, gemalen, tolhuizen, vuurtorens, sluizen. Ze zijn bepalend voor het historisch karakter van ons land en vallen daardoor onder cultureel erfgoed. Ze vormen lijnen in het landschap, leggen verbindingen, zorgen voor nieuwe monumentale gebouwen die op hun beurt ook onder cultureel erfgoed (gaan) vallen. Ze zijn waardevol omdat ze vertellen over de geschiedenis van ons land. Toch krijgt het infrastructureel erfgoed veelal geen bescherming. De reden daarvan is dat infrastructuur zich vaak aanpast wanneer de omstandigheden veranderen. Vaarwegen worden strakgetrokken, kanalen verruimd, rijwegen verbreed. Hierdoor verandert hun originele staat van zijn: het oude tracé blijft weliswaar liggen, maar de oorspronkelijke situatie is verdwenen waardoor de historische infrastructuur niet in aanmerking komt voor rijksbescherming. Dan is het goedkoper om het op te ruimen. En vind je er vaak geen spoor van terug. Datzelfde lot treft de geschiedenis die erbij hoort.

De schepenlift op wielen is ook een aanpassing van infrastructuur. Het is onderdeel van het kanaal Charleroi-Brussel, dat tussen 1827 en 1832 werd aangelegd voor het transport van steenkool, en een hoogteverschil van meer dan honderd meter moest overwinnen. Daartoe telde het, in totaal, 55 sluizen. Eind negentiende eeuw werd een deel van het smalle kanaal al aangepast voor schepen tot 1.350 ton, na WOII volgde het hoogstgelegen traject. Daartoe werd een nieuw kanaaldeel aangelegd dat uitmondde in de hypermoderne schepenlift, het Hellend vlak van Ronquières. Het oude kanaal bleef werkloos achter, samen met zestien nutteloos geworden sluisjes. En een scheepstunnel die dwars door een berg liep, zo laat ik mij vertellen.

Nieuwsgierig geworden ga ik op zoek. Dat is niet eenvoudig. België is geen Nederland. Veel historie wordt niet getoond als een opgepoetst paradepaardje, je moet er zelf naar zoeken. Via de oude, vervallen sluizen, volg ik een geschiedenisspoor dat woordloos verhaalt over het verleden. Het verhaal van schippersfamilies, parlevinkers, jaaglieden, sluiswachters en cafébevrachters. Uiteindelijk vind ik de scheepstunnel, verborgen in een groen uitgeslagen stenen muur in een heuvel. Hij is afgesloten met een gehavende metalen deur. Ik gluur naar binnen, luister naar druppelend water, tuur naar een smal stenen pad naast het vaarwater dat als een inktplas in het donker verdwijnt. Hoe ging het eraan toe hier, in het verleden? De behoefte dat uit te zoeken is groot. Actieve geschiedzoeking gedreven vanuit de praktijk. Het doet verlangen naar meer kennis van wat ik niet weet.

Als een kanaal in Nederland niet meer rendabel is, dan ligt het voor de hand het te dempen. Dat scheelt onderhoudskosten, aldus de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Wat het ook 'scheelt', is zichtbare beware. Dat is niet altijd erg, je kunt niet alles bewaren. Een nooit bevaren, negentiende-eeuws kanaal dat het voormalig eiland Marken doormidden snijdt: begrijpelijk dat

het dichtgegooid is. Al zou het de moeite waard zijn geweest er wel iets van te laten liggen, om 's lands ontwikkeling door kanalen-koning Willem I onder de aandacht te brengen. Maar soms is het ronduit een gemiste kans. Het Dollardkanaal is er een voorbeeld van. Een kanaal dat niet gegraven is omdat het, begin jaren 70, onderdeel werd van een politieke strijd - de zogenaamde Kluitcrisis - waarin milieu- en natuurbeschermers zich verzetten tegen de aantasting van het kwelderlandschap. Het nieuw aangetreden kabinet-Den Uyl gaf er gehoor aan, wat na veel politiek gesteggel resulteerde in het omvormen en, later, afblazen van het project. Het sluizencomplex dat al gebouwd was in het lege land bij de Punt van Reide werd weer afgebroken. Dat is jammer, het had kunnen dienen als geschiedenisles over de maatschappelijk veranderende visie waarin natuur het kan winnen van economisch belang. Met in het achterhoofd de bedragen die de bouw van het sluizencomplex (30 miljoen gulden) en de afbraak ervan (7 miljoen gulden) hebben gekost, is dat laatste belang overigens bepaald ironisch te noemen.

Wat als het sluizencomplex was blijven liggen? Wat was het effect geweest van een langzaam vervallend waterwerk in die verder lege natuur? Het had de argeloze bezoeker wellicht net zo nieuwsgierig gemaakt als de scheepstunnel mij maakte. En ondernemend om te zoeken naar een uitgewiste geschiedenis. Mislukkingen spreken tot de verbeelding. Rafelranden vertellen vaak verborgen verhalen. Onderbelichte geschiedenissen die een deel zijn van onze identiteit. Durven wij die te vertellen door de restanten ervan te laten liggen?

Volgens de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed is er ook nieuw leven mogelijk voor historische verbindingroutes als ze niet worden verruimd, verbreed of strakgetrokken. Maar dat nieuwe leven moet dan wel functioneel zijn. Dat kan, bijvoorbeeld, door een voormalige spoorlijn te veranderen in een fietsroute, of door een historische waterloop te gebruiken als waterberging. Interessant genoeg kan de behoefte aan functionaliteit en economisch gewin juist leiden tot hetgeen niet de bedoeling was: behoud. Dat is het geval bij een bouwwerk dat net zo tot de verbeelding spreekt als het Hellend vlak: de Plofsluis, een betonnen blok dat sinds 1942 vlakbij Nieuwegein over het Amsterdam-Rijnkanaal hangt. Het werd gebouwd als onderdeel van de Hollandse Waterlinie. Vijf enorme holle bakken, gevuld met 40.000 ton puin, grind en zand. Bij oorlogsdreiging kon de bodem ervan worden opgeblazen waarna de inhoud in het kanaal stortte en de waterweg afdamde. Zo kon het land erachter geïnnundeerd worden om de vijand buiten te houden.

De plofsluis was uniek in Nederland. Desondanks moest het bouwwerk verdwijnen omdat het kanaal waar het boven hangt in 1981 verbreed werd voor de steeds groter wordende vrachtschepen. Het feit dat de plofsluis geen functie meer had, maakte die beslissing legitiem. Toch bleef het monumentale gebouw bewaard. Niet omdat de historische en culturele waarde ervan werd ingezien, maar om economische redenen. Het was duurder de plofsluis af te breken, dan er een nieuw stukje kanaal omheen te leggen. Het karakteristieke bouwwerk bleef dankzij economisch denken bewaard, maar de nuttelosheid ervan was onwenselijk. En dus werd het verhuurd, aan een schietvereniging. Pas in 2014 werd het een rijksmonument, het heeft historische waarde



Mislukkingen spreken tot de verbeelding. Rafelranden vertellen vaak verborgen verhalen



Met de klok mee: de zeesluizen bij IJmuiden; stuw- en sluizencomplex Hagestein in de Lek bij de voltooiing in 1970; de Beatrixhaven in de Eemshaven in Groningen bij de opening in 2008 FOTO'S ANP

als onderdeel van de Hollandse Waterlinie. Omdat het nog steeds wordt gebruikt als schietbaan, kun je het gebouw niet zomaar binnen. Gelukkig maar dat de buitenkant onaangetast is gebleven en daardoor genoeg tot de verbeelding spreekt om uit te zoeken wat de historie ervan is.

Nuttig. Functioneel. Economisch. Geënceneerd. Begrippen die weinig aan de verbeelding overlaten terwijl juist die de aanjager kan zijn om ons verleden te willen verkennen. Teveel sturing maakt lui. Het schiet allemaal door mijn hoofd terwijl ik voor de provisorisch afgesloten ingang van de scheepstunnel in België sta en mij afvraag waar de uitgang ervan is. Opnieuw ga ik op zoek. Uiteindelijk vind ik, verscholen achter struiken, een volgende, gehavende metalen deur in een heuvel. Ik gluur naar binnen. Druppelend water, een krap bemeten stenen pad naast zwart water dat in de verte verdwijnt. Maar deze scheepstunnel is veel smaller dan de eerste die ik zag. Nader onderzoek leert dat het bij een kanaal hoort dat de voorloper is van het kanaal met de zestien sluizen, de waterweg die op zijn

beurt weer de voorloper is van scheepslift het Hellend vlak van Ronquières. Het voelt alsof ik in een raamvertelling terecht ben gekomen. Een ontdekkingstocht waarin ik geschiedenisles krijg van het object zelf. Zonder sturing of uitleg. Een verrijkende ervaring die ik iedereen toewens. Daarom zou ik willen pleiten voor rafelranden als cultureel erfgoed. Voor vergankelijkheid en vergane glorie. Voor het durven tonen van de teloorgang die de tijd nu eenmaal veroorzaakt. Zou die ongefilterde vorm geen interessante tegenhanger kunnen zijn van een setting waarin onze historie, als cultureel erfgoed, gecontroleerd en geënceneerd getoond wordt? Een overwoekerde ruïne in het wild versus een gerestaureerd huis in een cultureel openluchtmuseum, als aanvulling, om het hele verhaal te vertellen? Het zou in ieder geval behulpzaam kunnen zijn bij wat wellicht het belangrijkste is om belangstelling voor het verleden op te wekken: verwondering. Het vermogen om als volwassene te kijken met de blik van een kind. Om zelf te ontdekking hoe boeiend onze geschiedenis is.