

REINWARDT ACADEMIE AMSTERDAM

Duurzaamheid in het intermuseale bruikleenverkeer

Duurzaam omgaan met transport en
verpakkingsmateriaal

Priya Bansraj

20-2-2017

Praktijkonderzoek (AO-PRK)
Collecties & Registrars
Docenten G. Borghuis & A. De Jong

Priya Bansraj
100621341
Studiejaar 2017-2018
Contact: priya.b@live.nl

Bachelor Cultureel Erfgoed
Reinwardt Academie
Amsterdamse Hogeschool voor de Kunsten



Voorwoord

Aan het begin van het afstudeeronderzoek had ik geen duidelijke richting voor mijn onderwerp. Binnen mijn afstudeerthema 'Collecties en Registrars' zijn ontzettend veel mogelijkheden. Ik had geen idee wat ik als onderwerp wilde kiezen en zou het van afstudeerwaardig niveau zijn? In ieder geval wist ik wel dat het iets met bruikleenverkeer te maken moest hebben.

Tijdens de minor Collectiemanagement in het derde studiejaar kwam ik erachter dat ik bruikleenverkeer het meest fascinerende deel vind binnen collectiemanagement. Bruikleenverkeer is ontzettend veelzijdig en dynamisch. Inkomende en uitgaande bruiklenen die door binnen- en buitenland reizen – ik zie dit als een boeiend avontuur waarbij de objecten en situaties telkens anders zijn. Daarnaast zijn de processen binnen het bruikleenverkeer zeer complex – men moet rekening houden met allerlei aspecten, van conservering tot financiële verzekering. De complexe maar toch mooie dynamiek van bruikleenverkeer spreekt mij erg aan.

Doordat ik samen met mijn afstudeergroep in de eerste weken van de onderzoeksperiode verplicht een aantal artikelen moest lezen kreeg ik een eerste idee over een onderwerp. Een verplicht literatuurstuk was de brochure *Slimmer Lenen* (2016) van de Nederlandse Museumvereniging (NMV). Hierin staan een achttal uitgangspunten opgesteld met betrekking tot standaardisering van bruikleenverkeer voor Nederlandse musea. Een uitgangspunt in deze brochure is 'duurzaamheid'. Ik raakte geboeid door het feit dat duurzaamheid in één zin werd gebruikt met bruikleenverkeer. Duurzaamheid is belangrijk in de 21^{ste} eeuw, dat merken we in het dagelijks leven op allerlei manieren. Maar hoe werkt dit in relatie tot bruikleenverkeer? Uiteindelijk kwam ik op de vraag: Is het mogelijk om duurzaamheid te integreren in het bruikleenverkeer? Hoe kan dit en is het praktisch mogelijk?

Na hulp van mijn docentbegeleiders besloot ik duurzaamheid in het bruikleenverkeer te onderzoeken met betrekking tot verpakkingsmaterialen en transport. Ik voerde een paper vooronderzoek uit naar de huidige stand van zaken van duurzaamheid in het bruikleenverkeer. Al snel volgde het onderzoeksontwerp en voor ik het wist was ik bezig met het praktijkonderzoek dat nu voor u ligt.

Ik wil alle geïnterviewde erfgoedprofessionals bedanken voor de tijd die zij hebben vrijgemaakt om mij te kunnen helpen met mijn onderzoek. Zonder hen zou dit onderzoek niet tot stand zijn gekomen. Ook wil ik alle dames uit mijn afstudeergroep bedanken voor de wederzijdse steun en tips. Tijdens de onderzoeksperiode heb ik enorm veel hulp gehad van mijn twee docentbegeleiders Gerdie Borghuis en Annemiek de Jong. Zij hebben mij een halfjaar lang goed op weg geholpen en begeleid. Gerdie Borghuis was mijn directe docentbegeleider en ik wil vooral haar hartelijk bedanken voor alle tijd, energie, hulp en moeite die zij heeft gestoken in de begeleiding. Ze heeft ontzettend vaak tijd voor mij vrij gemaakt om mijn stukken na te kijken en feedback te geven. Daar ben ik haar dankbaar voor, er is geen betere begeleider dan Gerdie.

Tot slot wil ik de meest dierbare mensen uit mijn leven bedanken - mijn beste vrienden en familie, maar nog belangrijker: mijn ouders en zus. Zij hebben mij van begin tot eind gemotiveerd om door te zetten en mijn best te doen. Ook hen ben ik ontzettend dankbaar voor al het vertrouwen die zij in mij hebben.

Inhoud

Voorwoord	2
Inleiding	4
Methoden van onderzoek	7
1. Verpakkingsmaterialen en ondersteunende middelen.....	9
2. Musea en hun manier van duurzaamheid	13
3. Het hergebruiken van verpakkingsmaterialen	19
4. Het combineren van een transport.....	23
5. Ideeën, alternatieven en creatieve oplossingen	27
Verpakkingsmaterialen.....	27
Transport	29
Conclusie	31
Bronnenlijst	34
Bijlagen	37
Anne Frank Stichting, Amsterdam.....	38
Stedelijk Museum, Amsterdam	40
Tropenmuseum, Amsterdam	43
De Hermitage, Amsterdam.....	45
Scheepvaartmuseum, Amsterdam	47
Van Gogh museum, Amsterdam	49
Mauritshuis, Den Haag	51
Online community DEP-ART, International Art Logistics	54

Inleiding

De afgelopen jaren is duurzaamheid steeds belangrijker geworden.¹ Internationaal wordt uitgebreid aandacht besteedt aan dit onderwerp. Eind 2015 werden door de leiders van de belangrijkste landen ter wereld globale doelen gesteld omtrent duurzaamheid.² Onder andere werden als doelen gesteld: groene energie, het tegen gaan van de klimaatverandering en verantwoorde consumptie en recycling. Ook in Nederland is duurzaamheid een veelbesproken onderwerp. Uit berichtgeving blijkt dat bijna de helft van de Nederlandse consumenten op duurzaamheid let bij aankopen.³

Het trendrapport 2017 van Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen Nederland (MVO Nederland) laat zien dat de ‘Werelddoelen bepalen de opdracht’ de grootste trend in het Nederlandse bedrijfsleven is.⁴ Hierdoor stellen Nederlandse bedrijven steeds vaker duurzame doelstellingen op om zo bijvoorbeeld de *Sustainable Development Goals* of *Het Klimaatakkoord van Parijs* na te leven.

Duurzaamheid wordt ook in de Nederlandse erfgoedsector steeds vaker genoemd. In 2016 werd op de site van de Dutch Green Building Council (DGBC) een artikel gepubliceerd waarin stond dat veertien musea mee deden aan een duurzaamheidsproject.⁵ Deze musea deden mee aan een project, genaamd BREEAM-NL In-Use, om hun gebouwen te verduurzamen. ‘BREEAM’ is een duurzaamheidcertificaat wat musea en andere instellingen kunnen verkrijgen voor onder andere hun gebouw. Eerder behaalde het Van Gogh museum al in 2014 het BREEAM certificaat als eerste museum ter wereld. Dit certificaat behaalden zij op het gebied van zowel gebouw, gebruik en beheer.⁶

In Nederland zijn honderden musea aangesloten bij de Nederlandse Museumvereniging (NMV). Geregeld schrijven museumverenigingen richtlijnen voor musea omtrent allerlei zaken in de erfgoedsector. Eerder werd door een museumvereniging gesproken over duurzaamheid. Dit gebeurde in het kader van bruikleenverkeer; door de Britse Museumvereniging (in het Engels: British Museum Association) werd een brochure uitgegeven waarin onder andere beschreven stond wat musea kunnen doen om hun ‘carbon footprint’ te verkleinen.⁷

¹ M. Richter; WWF-Australia, “Why sustainable development goals are more important than ever” (versie 23 november 2016) <https://www.thefifthstate.com.au/columns/spinifex/why-sustainable-development-goals-are-more-important-than-ever>, geraadpleegd 10 januari 2018.

² Ibidem.

³ Duurzaam Ondernemen, “Consumenten vinden duurzaamheid bedrijven steeds belangrijker” (versie 6 oktober 2016) <https://www.duurzaam-ondernemen.nl/duurzaamheid-bij-consument-de-lift/>, geraadpleegd 10 januari 2018.

⁴ MVO Nederland, *Kantelpunten binnen handbereik: Trendrapport 2017*. (Utrecht, 2017).

<https://mvonederland.nl/sites/default/files/media/MVO%20Trendrapport%202017.pdf>

⁵ Dutch Green Building Council, “Grote musea gaan voor duurzaam met BREEAM-NL” (versie 4 maart 2016), <https://www.dgbc.nl/actueel/nieuwsarchief/grote-musea-gaan-duurzaam-met-breeam-nl>, geraadpleegd op 10 januari 2018.

⁶ Van Gogh Museum, “Als eerste museum ter wereld BREEAM-NL In-Use” (30 juni 2014), <https://www.vangoghmuseum.nl/nl/nieuws-en-pers/nieuwsberichten/duurzaamheidscertificaat-voor-van-gogh-museum>, geraadpleegd 10 januari 2019.

⁷ Museums Association, *Smarter Loans. Principles for lending and borrowing from UK museums*, 2012. <http://www.museumsassociation.org/download?id=649221.pdf>.

De NMW schreef naar aanleiding hiervan de brochure *Uitlenen is een kans*.⁸ Hierin wordt onder andere het volgende geschreven: “*Heldere en uniforme principes vereenvoudigen het bruikleenverkeer en maken het ook voor kleinere musea gemakkelijker om bruiklenen te vragen en te verstrekken*”.⁹ Een onderdeel van deze heldere en uniforme principes is duurzaamheid.

In navolging van de het bovengenoemde citaat werd twee jaar later de brochure *Slimmer Lenen* gepubliceerd door de NMV.¹⁰ In deze brochure zijn acht uitgangspunten vastgelegd voor het vereenvoudigen van bruikleenverkeer. Hier was duurzaamheid een onderdeel van de uitgangspunten. Bij dit uitgangspunt werd al iets meer gespecificeerd hoe de museumvereniging duurzaamheid met betrekking tot bruikleenverkeer voor ogen ziet.



Figuur 1 – Uitgangspunt ‘verduurzamen’ uit de brochure *Slimmer Lenen*

De vier punten bij het begrip verduurzamen zijn zeer beperkt en beknopt. Er is geen ruimte gemaakt voor andere creatieve oplossingen of ideeën. Ook is na deze brochure door de NMV niet meer gesproken over duurzaamheid. De NMV was wel een initiatiefnemer bij het BREEAM project, maar omtrent duurzaamheid en bruikleenverkeer zijn geen publicaties meer verschenen of onderzoeken gedaan.

Uit een vooronderzoek bleek dat duurzaamheid een opkomend doel is, maar op collectieniveau liggen geen specifieke plannen hiervoor.¹¹

Dit werd bij een aantal erfgoedinstellingen onderzocht, waaronder het Van Gogh museum, de Britse, Finse en Nederlandse museumverenigingen. Het is daarom een interessant gegeven om te onderzoeken of het mogelijk is om de duurzaamheidslijn van museumgebouw door te trekken naar collectieniveau. Er is onderzocht of duurzaamheid in het bruikleenverkeer mogelijk is, specifiek op verpakkingsmateriaal en transport; welke mogelijkheden liggen er voor musea? Hoe kunnen musea zich op een duurzame manier de 21^{ste} eeuw in leiden omtrent bruikleenverkeer?

⁸ Nederlandse Museumvereniging, *Uitlenen is een kans. Museaal bruikleenverkeer in Nederland*, 2014. https://www.museumvereniging.nl/Portals/0/6-Publicaties/Rapport_MV_Bruikleenverkeer.pdf

⁹ Ibidem

¹⁰ Nederlandse Museumvereniging, *Slimmer lenen. Uitgangspunten bruikleenverkeer binnen Nederland*, 2016. https://www.museumvereniging.nl/Portals/0/2-ProjectenOnderzoek/Bestanden/Bruikleenverkeer/20160624_DEF_SlimmerLenen_interactief_V2.pdf

¹¹ P.Bansraj, *Paper vooronderzoek; Duurzaamheid in de erfgoedsector: de huidige stand van zaken.* (Reinwardt Academie Amsterdam, 2017).

De hoofdvraag in dit onderzoek luidt:

Op welke manier kan het bruikleenverkeer van musea verduurzamen met betrekking tot verpakkingsmaterialen en transport?

De deelvragen hierbij zijn:

1. Welke materialen en middelen worden veelvuldig gebruikt in het bruikleenverkeer bij de onderzochte musea?
2. Op welke manier zijn de onderzochte musea momenteel bezig met duurzaamheid?
3. Hoe kunnen musea materialen hergebruiken bij transport?
4. Op welke manier is het mogelijk voor musea om gebruik te maken van een combinatietransport?
5. Zijn er andere mogelijkheden waarmee het transport en de verpakkingsmaterialen bij bruiklenen duurzamer gebruikt kunnen worden?

Uit het vooronderzoek bleek dat er geen duidelijke discussie is over duurzaamheid op collectieniveau. Met dit praktijkonderzoek wordt getracht dit onderwerp aan het licht te laten komen. Mogelijk kan dit onderzoek een basis vormen voor verdere discussie. Daarnaast wordt in dit onderzoek gezocht naar ideeën, alternatieven en andere creatieve oplossingen omtrent duurzaamheid en bruikleenverkeer. Hopelijk kan dit een aanzet zijn voor duidelijke en tegelijkertijd toegankelijke richtlijnen voor musea, waarbinnen genoeg ruimte is om aan te passen aan de eigen situatie.

Methoden van onderzoek

In dit hoofdstuk wordt de methode van onderzoek uitgelicht en de manier waarop het onderzoek is opgezet. Verder wordt aangegeven wie de onderzochte musea zijn en waarom. Bepaalde keuzes die wel en niet zijn genomen worden ook naar voren gebracht.

Opzet onderzoek

In het onderzoek is gebruik gemaakt van triangulatie; er is gebruik gemaakt van meerdere onderzoeksmethoden.¹² Het doel hiervan was om zo betrouwbaar mogelijk antwoord te kunnen geven op de hoofd- en deelvragen. Voorafgaand het praktijkonderzoek is er een paper vooronderzoek uitgevoerd; een literatuuronderzoek naar de huidige stand van zaken betreft duurzaamheid in de erfgoedsector (*Duurzaamheid in de erfgoedsector: de huidige stand van zaken*, zie bronnenlijst). In dit onderzoek is gebruik gemaakt van zowel literatuuronderzoek als praktijkonderzoek. De onderzoeksmethodes voor het praktijkonderzoek bestaan uit:

- Analyse uit het vooronderzoek
- Interviews met erfgoedprofessionals uit het werkveld
- Deskresearch: zowel literatuur als online bronnen zijn gezocht en geanalyseerd

Voor het beantwoorden van de deelvraag 1 was het paper vooronderzoek grotendeels voldoende. De rest van de informatie uit deze deelvraag is aangevuld door middel van desk research online en uit literatuur. Bij deelvraag 2 is er gebruik gemaakt van zowel literatuur- als praktijkonderzoek. Er is hierbij vooral online gezocht naar antwoord op de deelvraag. Dit is gedaan door online krantenartikelen, nieuwsberichten en informatie van (erfgoed)instellingen hun websites te analyseren. De resultaten zijn aangevuld met analyse uit interviews met de erfgoedprofessionals.

Deelvragen 3, 4 en 5 zijn praktisch geformuleerde deelvragen. Hierdoor zijn deze drie deelvragen volledig gebaseerd op analyse uit de interviews met de erfgoedprofessionals.

Alle informatie is vervolgens verzameld. Om tot conclusies te komen ter beantwoording van de hoofdvraag is alle informatie geanalyseerd. Deze analyses zijn onderverdeeld in de deelvragen die elk tot deelconclusies leiden. Deze deelconclusies vormen de conclusie aan het eind van dit onderzoek.

Gekozen erfgoedprofessionals

Met het praktijkonderzoek is gekeken in hoeverre de duurzaamheidslijn naar collectieniveau kan worden doorgetrokken. Het praktijkonderzoek is uitgevoerd om aanvullende informatie te verlenen aan het literatuuronderzoek. Er is gekozen om interviews af te nemen bij zes Amsterdamse musea en één Haags museum. De Amsterdamse zijn uitgekozen omdat zij mee hebben gedaan aan het BREEAM project. Hun deelname aan dit project gaf aan dat al op een enigszins duurzame manier gedacht wordt en plannen worden uitgevoerd.

¹² N. Verhoeven., *Wat is onderzoek? Praktijkboek methoden en technieken voor het hoger onderwijs*. (Den Haag: Uitgeverij Boom Lemma, 2011), p. 45.

Het Haagse museum, Het Mauritshuis, is uitgekozen omdat de geïnterviewde medewerker bij dit museum een spreker was over gecombineerde transporten op een bijeenkomst (13 oktober 2017, Den Bosch) van de Nederlandse Registrars Groep (NRG). Daarnaast bleek tijdens dit interview dat Het Mauritshuis momenteel een onderzoek doet om het BREEAM keurmerk te kunnen verkrijgen. Tot slot is er nog een interview afgenomen met een expert op het gebied van internationale en nationale transporten. Deze expert is de oprichter van DEP-ART: een online community voor internationale kunsttransporten. Daarnaast heeft de expert gewerkt bij kunsttransporteur Hizkia van Kralingen. De interviews zijn afgenomen met professionals die bijna dagelijks te maken hebben met de bruikleenverkeer of verpakkingsmaterialen en transport.

Erfgoedinstelling	Functie
Van Gogh Museum	Depotbeheerder
Tropenmuseum	Registar
Stedelijk Museum Amsterdam	Senior-registrar
Anne Frank Stichting	Collectiebeheerder
Scheepvaartmuseum Amsterdam	Collectiebeheerder
De Hermitage	Coördinator Tentoonstellingen
Het Mauritshuis	Registar
DEP-ART	Oprichter DEP-ART, ex-senior international project manager Hizkia van Kralingen

Figuur 2 – Geïnterviewde erfgoedprofessionals

Gemiste kansen

In een ideaal scenario zou bij de lijst van geïnterviewde erfgoedprofessionals nog een tweetal Amsterdamse musea worden toegevoegd. Deze twee Amsterdamse musea deden in het verleden ook mee aan het BREEAM project. Er is meerdere keren geprobeerd om contact op te nemen met deze musea. Echter werd er geen bericht van de musea vernomen. Helaas worden de twee musea daarom buiten beschouwing gelaten.

Daarnaast was het de wens om nog een andere kunsttransporteur te spreken. Een interview met een andere kunsttransporteur zou mogelijk meer informatie en andere inzichten kunnen opleveren voor het onderzoek. Echter is dit door beperkte tijd en een druk schema niet door gegaan. In een vervolg onderzoek kan dit zeker wel interessant zijn. Daarnaast kan in de toekomst mogelijk kwantitatief onderzoek gedaan worden naar de mate waarop een museum duurzamer kan zijn (denk aan uitstoot, verbruik, kostenbesparing, etc.). Ook kan in vervolgonderzoek worden onderzocht hoe lang bepaalde verpakkingsmaterialen houdbaar zijn. Hopelijk is dit onderzoek een aanzet voor meer van dit soort vervolgonderzoeken.

1. Verpakkingsmaterialen en ondersteunende middelen

Om te kunnen bepalen hoe musea duurzaam om kunnen gaan met hun verpakkingsmaterialen en transport moet eerst in kaart worden gebracht welke materialen en middelen de onderzochte musea voornamelijk gebruiken. Op die manier wordt min of meer afgebakend wat meer aandacht nodig heeft bij het bedenken van oplossingen betreft duurzaamheid. Dit hoeft niet meteen te betekenen dat middelen die minder vaak worden gebruikt, minder belangrijk zijn. Het kan wel zo zijn dat een grotere mogelijkheid ligt om een duurzamere 'slag te slaan' bij middelen en materialen die frequent worden gebruikt. De bevindingen in dit hoofdstuk zijn gebaseerd op de analyse van het paper vooronderzoek, desk research (online en vakliteratuur) en een kleine aanvulling uit de interviews met erfgoedprofessionals.

Materialen en middelen in vakliteratuur

De afgelopen decennia is in literatuur omtrent erfgoedinstellingen en collectiemanagement uitgebreid geschreven over verpakkingsmaterialen en ondersteunende middelen. Zelfs in boeken waarbij dit onderwerp niet de rode draad is, wordt vaak op een subtiele manier naar verwezen. Soms wordt slechts beknopt over geschreven, wel in de zin dat de kern van het verhaal duidelijk is. Bijvoorbeeld in de *Manual of Housekeeping: Care and conservation of collections in historic houses* van de National Trust.¹³ Dit boek beschrijft voornamelijk collectiemanagement vanuit het ethische aspect van de professional, tien schade factoren voor collecties en gedetailleerde informatie omtrent materialenkennis. Toch is een hoofdstuk gewijd aan het transporteren van objecten.¹⁴

Net zoals collecties zijn verpakkingsmaterialen en middelen zeer uiteenlopend. In het paper vooronderzoek is er vanuit relevante vakliteratuur onderzoek gedaan naar onder andere de meest voorkomende materialen en middelen in het bruikleenverkeer. Dit is onderzocht door drie bronnen naast elkaar te leggen: *Depotwijzer.be*, *Conservation and exhibitions, Packing, transport, storage and environmental considerations* en *Art in Transit: A Handbook for Packing and Transporting Paintings*.¹⁵ Elke van deze bronnen komen uit een ander decennium en daarnaast werd in elke van deze bronnen een lijst genoemd met veelgebruikte verpakkingen en middelen.

Softverpakking als basisbescherming

Uit de vergelijking bij het paper vooronderzoek bleek dat met betrekking tot verpakkingsmaterialen onderscheidt kan worden gemaakt tussen softverpakking en hardverpakking. Softverpakking is het materiaal dat meestal de eerste beschermingslaag is voor een museumobject. Hierdoor komt softverpakking meestal direct in contact met het museumobject.

¹³ The National Trust, *Manual of Housekeeping: Care and conservation of historic houses*. (UK: The National Trust, 2011).

¹⁴ Ibidem, p.765.

¹⁵ Depotwijzer.be, "Bewaren en verpakken" (versie onbekend) <http://www.depotwijzer.be/soft-en-hardverpakking>, geraadpleegd 12 oktober 2017; N. Stolow, *Conservation and exhibitions, Packing, transport, storage and environmental considerations*. (Boston : Butterworths, 1987).; M. Richard, M.F. Mecklenburg en R.M. Merrill, ed., *Art in Transit. Handbook for Packing and Transporting Paintings*, (Washington: National Gallery of Art, 1997).

Volgens de drie eerder genoemde bronnen zijn de meest voorkomende soorten softverpakking:

- *“Kunststof materialen:* Teflon tape, schuimfolie en schuimrol, schuimplaten (van Ethafoam, polystyreen of polyethyleen), polystyreen korrels, noppenfolie, plastic hoezen, tyvek en melinex.
- *Organische materialen:* museumkarton, beeboard, papier (vloei-, zijde- of zuurvrij), ongekleurd katoen, ongekleurde linnen, vulkussens (meestal gevuld met polystyreen korrels),”¹⁶

Softverpakking is onder andere bedoeld als ondersteunend materiaal voor het object wanneer dit gewenst is bij transport of opslag: “Een doel van dit materiaal is om het object op zijn plek te houden en te ondersteunen in de kist of krat waarin het object ligt. Vaak wordt gebruik gemaakt van warmte isolerend materiaal waardoor het materiaal ook als buffer dient tegen negatieve klimaatinvloeden. Om schokken en trillingen tegen te gaan in de kist of krat waarin het object ligt wordt er vaak nog gebruik gemaakt van zacht en soepel ‘vul’ materiaal.

Daarnaast is softverpakking een buffer voor andere schadefactoren als vervuiling. Bij softverpakking gaat het om de ‘letterlijk’ zachte verpakkingsmaterialen. Het materiaal is zacht en inert zodat er geen schade kan ontstaan aan het object.¹⁷ Het materiaal dient vaak als:

- Vulmateriaal in een transportkist
- Beschermingslaag voor het object
- Materiaal om transportkisten en karren mee in te sealen¹⁸

Uit interviews met de musea bleek dat softverpakking een belangrijke rol speelt ter bescherming van het object. Het Tropenmuseum gebruikt vaak beeboard en vulkussens in combinatie met kratten. De vulkussens worden gebruikt om de kratten/transportkisten mee te vullen ter ondersteuning van de museumobjecten: “Deze zijn meerdere keren inzetbaar. De kussens worden beschermd tegen vuil door zuurvrij vloei, dit wordt wel weggegooid. Daarna beeboard objectverpakkingen, die voor het object zelf zijn gemaakt en gelijk dienen als depotverpakking”.¹⁹

Ook bij het Stedelijk Museum Amsterdam wordt frequent gebruik gemaakt van softverpakking. De softverpakking wordt onder andere gebruikt om kunstwerken in te wikkelen en (beklede) karren in te sealen: “Vaak gaat er nog plastic om het werk heen en misschien nog verpakkingsmaterialen als schuim tussen de werken”.²⁰ De softverpakking wordt hier zowel als verpakkingsmateriaal en als buffermateriaal gebruikt.

¹⁶ P.Bansraj, *Paper vooronderzoek; Duurzaamheid in de erfgoedsector: de huidige stand van zaken*, p. 21. (Reinwardt Academie Amsterdam, 2017).

¹⁷ Collections Trust; A. Dawson & N. Hutcheson, *Packing museum objects. What are the desirable properties of packing materials?* p.4. (Norfolk Museums and Archaeology Service, 2011).

¹⁸ Ibidem.

¹⁹ Tropenmuseum, registrar, “Interviewvragen scriptie duurzaamheid verpakkingsmaterialen en transport”. Antwoorden op e-mailconversatie 18 december 2017.

²⁰ Stedelijk Museum Amsterdam, senior-registrar, geïnterviewd door P. Bansraj op 15 december 2017.

Hardverpakking als grote buffer

Een stevigere beschermingslaag voor een museumobject is de hardverpakking. Dit soort verpakking is van harder materiaal. “Deze laag is voornamelijk bestemd om hevige klimaatwisselingen, schokken en trillingen tegen te houden.

- *Organische materialen*: houten kisten en pallets, kartonnen dozen, grotere katoenen vulkussens, baalkatoen
- *Kunststof materialen*: pallets, kisten, framekisten, kratten, dozen
- *Elektronische materialen*: geklimatiseerde kisten (bijvoorbeeld de Turtle kisten van Hizkia van Kralingen)²¹

Uit desk research en analyse van het paper vooronderzoek blijkt dat er oneindig verschillende soorten verpakkingsmaterialen zijn. De categorieën van verpakkingsmaterialen zijn opgenomen om een beeld te geven van de type verpakkingsmaterialen.

De collectiebeheerder bij de Anne Frank Stichting geeft in een interview aan dat bij de stichting voornamelijk gebruik wordt gemaakt van zuurvrije dozen. Hiervoor is een logische reden: “Het grootste deel van onze collectie is van papier. Daarom werken wij vooral met zuurvrije dozen, zuurvrij papier, etc. Omdat onze collectie vrij beperkt is qua materiaal, gebruiken we daarom veel dezelfde verpakkingsmaterialen”.²² De collectiebeheerder geeft hiermee aan dat wanneer een bepaalde verpakking veel wordt gebruikt, dit vaak ligt aan het type collectie van het museum.

In gesprek met de registrar bij Het Mauritshuis te Den Haag, wordt genoemd dat bij bruiklenen altijd met kisten wordt gewerkt: “Per jaar hebben we gemiddeld zeventig bruiklenen. We gebruiken voor alle bruiklenen kisten, dit zijn zoveel het kan huurkisten. Die zijn vrij duurzaam”.²³ Ook voor het Mauritshuis geldt dat het soort verpakkingsmateriaal afhankelijk is van de collectie. Het Mauritshuis heeft een grote schilderijencollectie, daarom worden voornamelijk kisten gebruikt.

Ondersteunende middelen

Het begrip ‘ondersteunende middelen’ is zeer breed en kan op verschillende manieren worden opgevat. Uit de eerder genoemde vakliteratuur (zie pagina 6.) wordt onder dit begrip verstaan: middelen waarmee museumobjecten kunnen worden getransporteerd, zowel intern als extern. In het paper vooronderzoek wordt hierover geschreven:

“Overige middelen in het bruikleenverkeer zijn zeer variabel per erfgoedinstelling. De meeste erfgoedinstellingen maken bij bruikleenverkeer gebruik van overige middelen zoals:

- Extern: Takelwagens, kraan, busjes en vrachtwagens
- Intern: Tafelkar, schilderijkar, pallet- en kooiwagen, hondje²⁴

²¹ P.Bansraj, *Paper vooronderzoek; Duurzaamheid in de erfgoedsector: de huidige stand van zaken*, p. 21-22. (Reinwardt Academie Amsterdam, 2017).

²² Anne Frank Stichting, collectiebeheerder, geïnterviewd door P. Bansraj op 11 december 2017.

²³ Het Mauritshuis, registrar, geïnterviewd door P. Bansraj op 28 november 2017.

²⁴ P.Bansraj, *Paper vooronderzoek; Duurzaamheid in de erfgoedsector: de huidige stand van zaken*, p. 21. (Reinwardt Academie Amsterdam, 2017).

Afhankelijk van soort collectie en museum

Het verschil tussen theorie en praktijk kan in sommige situaties een wereld van verschil zijn. In vakliteratuur worden verpakkingsmaterialen en middelen beschreven die door musea het meest worden gebruikt. Die samengestelde lijsten zijn in dit hoofdstuk te lezen. Echter bleek de veronderstelling op basis van resultaten uit het paper vooronderzoek, dat een museum een bepaald soort verpakking het meest gebruikt niet helemaal juist. Uit alle interviews met de musea bleek dat bijna nooit één soort verpakking is wat het meest wordt gebruikt.

Uit een interview met de coördinator tentoonstellingen bij de Hermitage in Amsterdam blijkt dat zowel soft- als hardverpakking vaak wordt gebruikt voor bruiklenen: “Beide soorten worden evenveel gebruikt. De meeste objecten zijn eerst in vloeipapier, zijdepapier, Tyvek, noppenfolie gepakt en vervolgens in houten kisten”.²⁵

Ook bij het Scheepvaartmuseum wordt vaak gewerkt met een combinatie van soft- en hardverpakking. De collectiebeheerder bij het Scheepvaartmuseum Amsterdam geeft aan: “Softverpakking wordt gebruikt en indien mogelijk en *nodig* huurkisten. Voor modellen en globes gebruiken we zogenaamde transportplanken met eventueel plastic er over heen”.²⁶

Uit de interviews met de Hermitage en het Scheepvaartmuseum Amsterdam kan worden geconcludeerd dat bijna nooit één verpakkingsmateriaal het meest wordt gebruikt. Het is vaak een combinatie van verschillende materialen die bij bruikleenverkeer wordt gebruikt.

Deelconclusie:

In grote lijnen wordt onderscheidt gemaakt tussen softverpakking, hardverpakking en overige middelen. Met overige middelen wordt vooral gedoeld op transportmiddelen.

In literatuur wordt genoemd dat musea een aantal soorten verpakkingsmaterialen en middelen veel gebruikt. Uit interviews met de musea werd al gauw duidelijk dat dit het geval was. De Anne Frank Stichting heeft een collectie die voornamelijk bestaat uit werken op papier. Dit is de reden dat zij veel werken met hardverpakking als zuurvrije dozen. Echter, de collectie van het Scheepvaartmuseum is veel gevarieerder. Het soort verpakking is dan afhankelijk van het soort object.

Er kan een conclusie getrokken worden dat het gebruik van verpakkingsmaterialen en middelen zeer afhankelijk is van het soort collectie en het soort museum. Ook wordt door een meerderheid van de geïnterviewden, waaronder de Hermitage, aangegeven dat zowel soft- als hardverpakking evenveel gebruikt wordt.

²⁵ Hermitage Amsterdam, coördinator tentoonstellingen, “Interviewvragen scriptie duurzaamheid verpakkingsmaterialen en transport”. Antwoorden op e-mailconversatie 15 december 2017.

²⁶ Scheepvaartmuseum Amsterdam, collectiebeheerder, “Interviewvragen scriptie duurzaamheid verpakkingsmaterialen en transport”. Antwoorden op e-mailconversatie 8 december 2017.

2. Musea en hun manier van duurzaamheid

In het voorgaande hoofdstuk is onderzocht welke soort verpakkingen en middelen frequent worden gebruikt door de onderzochte musea. Uit de conclusie bleek dat de middelen en materialen afhankelijk zijn van het soort collectie en museum. In dit hoofdstuk wordt bekeken wat het duurzaamheidspatroon is van de onderzochte musea: Op welke manier zijn de musea momenteel bezig met duurzaamheid? Per onderzocht museum wordt dit beschreven. Duurzame activiteiten, ideeën of plannen omtrent collectiemanagement worden in dit hoofdstuk buiten beschouwing gelaten. In de hoofdstukken hierna wordt hier wel aandacht aan besteed. Dit hoofdstuk is gebaseerd op gegevens uit het paper vooronderzoek en analyse van desk research.

Van Gogh Museum, Amsterdam

In het paper vooronderzoek kwam naar voren dat het Van Gogh Museum Amsterdam als voorloper genoemd mag worden als het gaat om duurzame activiteiten. Het Van Gogh Museum was het eerste museum ter wereld die het BREEAM certificaat ontving op het gebied van gebouw, beheer en gebruik.²⁷ Bij het onderzoek werd het Van Gogh Museum op een aantal vlakken getoetst, waaronder: energie, water afval, materialen, gezondheid en management.²⁸ Het museum behaalde het certificaat door zelf duurzame maatregelen te nemen.

Het museum laat weten: “Het museum heeft de warmte-koude-opslag gekoppeld aan de eigen installaties, waardoor het gebouw een schoner energielabel krijgt en duurzaam opgewekte energie gebruikt. Daarnaast is er een helder milieubeleid dat erop is gericht zo min mogelijk water en energie te verbruiken en de ecologische footprint te verkleinen. De inkoop is duurzaam en afval wordt gescheiden ingezameld en afgevoerd. Ook stimuleert het Van Gogh Museum medewerkers en bezoekers gebruik te maken van het openbaar vervoer. Al deze maatregelen worden intern goed gecommuniceerd met een duurzaamheidsrapportage”.²⁹ Op basis van deze gegevens kan worden gesteld dat het Van Gogh Museum zich op allerlei fronten bezighoudt met duurzaamheid.

Het nemen van duurzame maatregelen vloeit voort uit een aantal punten opgesteld uit het strategisch plan 2014-2017 van het museum. Het plan is opgesteld om in hoofdlijnen een richting voor het museum aan te geven.³⁰ Zo wordt in het plan een hoofdstuk gewijd aan ‘trends en ontwikkelingen in de omgeving’. Een van de trends is duurzaamheid: “Er is een groeiende aandacht voor maatschappelijk verantwoord en duurzaam ondernemen, zowel van de overheid (stringentere regelgeving) als van de consument.

²⁷ Van Gogh Museum, “Als eerste museum ter wereld BREEAM-NL In-Use score ‘Very Good’ voor gebouw, beheer én gebruik” (versie 30 juni 2014) <https://www.vangoghmuseum.nl/nl/nieuws-en-pers/nieuwsberichten/duurzaamheidscertificaat-voor-van-gogh-museum>, geraadpleegd 11 januari 2018.

²⁸ Ibidem.

²⁹ Ibidem.

³⁰ Van Gogh Museum, *Strategisch Plan 2014-2017*. Managementsamenvatting. (Amsterdam 2014), p.3. <https://vangoghmuseum-assetserver.appspot.com/serve?id=5995048227307520&filename=VGM-Strategisch-Plan-2014-2017-NL.pdf>, geraadpleegd 11 januari 2018.

Ook culturele instellingen moeten hier als belangrijke maatschappelijke speler hun verantwoordelijkheid nemen”.³¹ Het Van Gogh Museum laat aan de hand van deze voorbeelden zien dat zij de trends in het bedrijfsleven volgen en implementeren. Echter bleek uit verder desk research dat op collectieniveau duurzaamheid geen prominente rol speelt. Hiermee kan worden geconcludeerd dat duurzaamheid bij het Van Gogh Museum niet integraal wordt aangepakt.

Tropenmuseum, Amsterdam

Het Tropenmuseum huist in het gebouw van het Koninklijk Instituut voor de Tropen (KIT). Een aantal jaar geleden kwamen het KIT en het Tropenmuseum in financiële problemen toen er door de overheid zwaar gekort werd in subsidie.³² Het KIT besloot om een groot aantal ruimtes binnen het monumentale pand te verhuren aan andere instellingen. Er werden een aantal ruimtes verhuurd aan duurzame instellingen als ‘De Gezonde Stad’ en ‘De Groene Grachten’. Hierdoor is de erfgoedinstelling samenwerkingen aangegaan met instellingen om zich te richten op sociale vraagstukken zoals duurzaamheid.

Om deze reden zijn op de stoep voor het KIT tegels geplaatst met daarop alle globale duurzaamheidsdoelen, de Sustainable Development Goals (SDG, zie pagina 4 inleiding).



Figuur 3 – De SDG tegels voor de ingang van het Koninklijk Instituut voor de Tropen

Na verder onderzoek bleek dat het Tropenmuseum nog geen actieve samenwerking heeft met het KIT omtrent duurzame doelen. Gezien het netwerk van KIT in de duurzaamheidssector, is dit een kans voor de twee instellingen. Een duurzame samenwerking buiten collectieniveau is dichtbij voor het Tropenmuseum. Na online desk research bleek dat op 5 en 6 februari in 2013 een conferentie plaats vond in het Tropenmuseum.

³¹ Ibidem, p. 14.

³² B. van Zoelen, “Nieuwe ‘duurzame’ start voor het Tropeninstituut” (versie 25 september 2017), <https://www.parool.nl/amsterdam/nieuwe-duurzame-start-voor-het-tropeninstituut~a4518377/>, geraadpleegd 11 januari 2018.

De conferentie genaamd *Sustainable Art Communities* had als onderwerp ‘Creativity and Policy in the Transnational Caribbean’.³³ De conferentie was een onderdeel van een internationaal onderzoeksproject waarin de betekenis van duurzaamheid in bepaalde kunst ‘communities’ werd onderzocht. Tot slot is het Tropenmuseum een van de Amsterdamse musea die heeft meegedaan aan het BREEAM-NL In-Use project om het museumgebouw te verduurzamen. Tijdens het desk research werd geen verdere informatie gevonden over de conferentie of de implementatie van het BREEAM-NL In-Use project.

Uit analyse van de data bleek dat over participatie aan duurzame projecten of samenwerkingen beperkte informatie te vinden is. Bij implementatie van duurzame strategieën bij het Tropenmuseum was dit ook het geval. Wellicht dat het Tropenmuseum hier in de toekomst aan kan werken. Het KIT heeft samenwerkingen met duurzame instellingen, het netwerk is er al voor een deel.

Stedelijk Museum, Amsterdam

Afgelopen jaar kwam via berichtgeving naar buiten dat het Stedelijk Museum Amsterdam (SMA) als tweede museum in Nederland officieel het BREEAM duurzaamheidscertificaat had ontvangen. Het SMA werd in dezelfde categorieën als het Van Gogh Museum getoetst, waaronder landgebruik & ecologie en vervuiling.³⁴

In het bericht wordt aangegeven: “Binnenkort wordt een CO2-klimaatsturing aangebracht die zich aanpast op het aantal bezoekers; bij weinig bezoekers wordt de luchtverversing afgeknepen en vice versa. Dit zorgt voor een forse energiebesparing. Ook onder de medewerkers wordt gewerkt aan bewustwording middels bewustzijn-stickers, een duurzaamheidschallenge en het inrichten van zogeheten ‘afvalstraten’ voor het scheiden van afval. In de toekomst blijft het Stedelijk naar nieuwe mogelijkheden kijken om nog duurzamer te worden”.³⁵ Echter wordt hierbij niet aangegeven dat duurzaam wordt omgegaan met de collectie (en bruikleenverkeer). Ook bij het Stedelijk Museum Amsterdam kan op basis van de gegevens uit het desk research worden geconcludeerd dat duurzaamheid niet wordt opgepakt bij het integrale beleid van de organisatie.

Christian Taal, afdelingshoofd Facilities en Veiligheid geeft aan: “Naast bekende ideeën als het plaatsen van zonnepanelen en aanbrengen van LED-verlichting in de tentoonstellingszalen, bekijken we ook de mogelijkheden voor het gebruik van duurzame en recyclebare tentoonstellingsmaterialen, het terugdringen en hergebruiken van folders, het aanbieden van duurzame en lokale gerechten bij de horeca en het reduceren van het waterverbruik in de toiletgroepen”.³⁶ Het behalen van het certificaat was slechts een onderdeel van een groter project genaamd *Stedelijk Groen*.³⁷

³³ Framer Framed, “Sustainable Art Communities” (versie 2013) <https://framerframed.nl/blog/sustainable-art-communities-creativity-and-policy-in-the-transnational-caribbean/>, geraadpleegd 11 januari 2018.

³⁴ Stedelijk Museum Amsterdam, “Stedelijk ontvangt BREEAM-NL In-Use duurzaamheidscertificaat” (versie 31 oktober 2017), <https://www.stedelijk.nl/nl/nieuws/stedelijk-ontvangt-breeam-nl-in-use-duurzaamheidscertificaat>, geraadpleegd 11 januari 2018

³⁵ Ibidem.

³⁶ Ibidem.

³⁷ BREEAM-NL, “Stedelijk Museum Amsterdam” (versie 2018) <https://www.breeam.nl/projecten/stedelijk-museum-amsterdam-0>, geraadpleegd 11 januari 2018.

Dit project waarbij duurzaam ondernemerschap centraal stond had drie onderdelen: “Het behalen van het duurzaamheidskeurmerk BREEAM In-use Musea, het uitvoeren van haalbaarheidsonderzoeken voor verschillende duurzaamheidsprojecten en een bewustwordingscampagne voor de interne organisatie”.³⁸

Of meer bekend is over de uitkomsten of huidige situatie van dit project werd niet duidelijk uit het desk research. Wellicht dat hier beter naar gekeken kan worden bij een vervolgonderzoek. Bij de bewustwordingscampagne ligt een kans voor het Stedelijk Museum Amsterdam. De organisatie kan duurzaamheid beter aankaarten onder de (collectie)medewerkers en zo een duurzaam beleid opstellen.

De Anne Frank Stichting

Onder andere deed ook de Anne Frank Stichting (AFS) mee aan het BREEAM project. Vanuit de afdeling Facility is aan dit project meegewerkt. Bij de AFS wordt vooral de nadruk gelegd op de verduurzaming van het gebouw en het kantoor. In berichtgeving is verder niet veel bekend over de uitvoering van het project bij AFS.

In hoeverre het gebouw precies verduurzaamt is, is niet helemaal duidelijk. Wel wordt door de collectiebeheerder, het volgende omtrent duurzaamheid aangegeven: “Binnen ons museum merk ik wel dat duurzaamheid in bredere zin steeds meer naar voren komt. Er zijn minder printers op het kantoor, afval wordt gescheiden, de verlichting werkt op sensoren. In die zin zie je duurzaamheid wel in het gebouw bij ons terugkomen”.³⁹

Verder is AFS vorig jaar een samenwerking aangegaan met IT Rooms. Dit bedrijf helpt instellingen aan duurzame serverruimtes. Op het kantoor van AFS is zo’n dergelijke serverruimte geïnstalleerd: “In de serverracks zijn koeling, UPS en brandblussing volledig geïntegreerd. Anne Frank Stichting beschikt nu over een professionele en duurzame serverruimte, waarmee men jaren vooruit kan”.⁴⁰

Uit analyse van het interview bleek dat soms aandacht wordt besteedt aan duurzaamheid. De collectie van de AFS bestaat voor een groot deel uit werken op papier. Hierdoor worden weinig verschillende materialen gebruikt. Daarnaast heeft de AFS geen grote collectiemobiliteit. Uit deze gegevens kan worden geconcludeerd dat duurzaamheid bij de AFS geen prominente rol speelt wegens de voornamelijk papieren collectie en de mate van collectiemobiliteit. Echter wanneer de AFS haar collectiemobiliteit vergroot kan duurzaamheid een grotere rol gaan spelen. Wel wordt bij de AFS waar het kan duurzaam omgegaan met verpakkingsmaterialen.

³⁸ Ibidem.

³⁹ Anne Frank Stichting, collectiebeheerder, geïnterviewd door P. Bansraj op 11 december 2017.

⁴⁰ All IT Rooms, “Nieuwe serverruimte voor Anne Frank Stichting” (versie 7 februari 2017) <http://www.allitrooms.com/nieuws/nieuwe-serverruimte-voor-anne-frank-stichting/>, geraadpleegd 11 januari 2018.

Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam

Een grote businesspartner van Het Scheepvaartmuseum is Akzo Nobel. Dit bedrijf is gespecialiseerd in verf en andere soorten lak. Voor het vervaardigen en aanbrengen van de lakken gebruikt Azko Nobel duurzame technologieën.⁴¹ Het bedrijf hielp Het Scheepvaartmuseum om onder andere de bekende Koningssloep te restaureren.

Daarnaast verkreeg ook het Scheepvaartmuseum eind 2017 het duurzaamheidscertificaat van BREEAM.⁴² Het museum verkreeg het certificaat op de gebieden: gebouw, beheer en gebruik. Op het onderdeel afval scoorde het museum 100%. Al het afval van het museum wordt op een duurzame manier gescheiden en verwerkt.

Duurzaamheid is de afgelopen jaren een belangrijk speerpunt geweest voor het museum. In een nieuwsbericht wordt geschreven: “Al sinds de grootscheepse renovatie en heropening in 2011 staat duurzaamheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) hoog op de agenda van Het Scheepvaartmuseum”.⁴³ Het museum heeft net als het Van Gogh Museum een warm-koud opslag installatie in de bodem. De verwarming en verkoeling van het gebouw wordt door middel van deze installatie uit de bodemenergie gehaald. Daarnaast wordt de ventilatie in iedere ruimte afgestemd op het aantal aanwezigen.

Het Scheepvaartmuseum neemt met zijn ambities een prominente plek in op het gebied van duurzaamheid: “Ook in de toekomst blijft Het Scheepvaartmuseum naar nieuwe oplossingen zoeken om nog duurzamer te worden o.a. door het plaatsen van zonnepanelen op onze depots om ons energiegebruik te compenseren. Ook koopt het museum zijn stroom volledig groen in”.⁴⁴ Ook bij het Scheepvaartmuseum werd na desk research geen informatie gevonden over duurzaamheid op collectieniveau. Dit is een zaak wat het museum integraal kan oppakken nu zij op andere terreinen binnen de organisatie goed bezig zijn met duurzaamheid.

⁴¹ Het Scheepvaartmuseum, “Koningssloep vaarklaar dankzij succesvolle samenwerking Azko Nobel” (versie 2014) <https://www.hetscheepvaartmuseum.nl/over-het-museum/pers/persbericht-samenwerking-akzonobel>, geraadpleegd 11 januari 2018.

⁴² Het Scheepvaartmuseum, “Het Scheepvaartmuseum ontvangt BREEAM-NL In-Use certificaat” (versie 2017), <https://www.hetscheepvaartmuseum.nl/over-het-museum/pers/breaam-nl-in-use-certificaat>, geraadpleegd 11 januari 2018.

⁴³ Ibidem.

⁴⁴ Ibidem.

De Hermitage, Amsterdam

Bij de nulmeting van het BREEAM project deed de Hermitage mee. Het museum heeft door BREEAM een duurzaamheidsscan laten uitvoeren op het gebied van gebouw.⁴⁵ De scan bleek een positieve uitkomst te hebben. In januari of begin februari 2018 wordt verwacht dat de Hermitage het duurzaamheidscertificaat ontvangt op het gebied van gebruik.⁴⁶ Na het ontvangen van het certificaat gaat het museum zich richten op de andere twee gebieden: beheer en gebruik.⁴⁷

Daarnaast heeft de Hermitage een duurzame samenwerking met de nabij gelegen Hortus Botanicus. Het is een langdurige project genaamd Tussen Kunst en Kas waarbij de erfgoedinstellingen elkaar voorzien in warmte- en kou overschotten: “Het warmteoverschot van de Hermitage gaat via 425 meter lange buizen naar de Palmenkas in de Hortus. De Hortus op zijn beurt levert gekoeld water aan het museum”.⁴⁸ Met dit project wonnen de twee erfgoedinstellingen de Duurzaam Erfgoedprijs in 2016.

Na analyse uit het desk research kan worden geconcludeerd dat de Hermitage zichzelf bewijst als duurzame duizendpoot met creatieve oplossingen. Op de museumsite wordt gemeld dat de Hermitage omtrent duurzaamheid de volgende maatregelen nemen: terugbrengen van energieverbruik door efficiënte klimaatbeheersing en isolatie, het verminderen van gas- en CO₂-uitstoot, etc. De tentoonstellingscoördinator voegt in een interview hier nog aan toe: “Tevens zijn wij bezig met voorbereidingen voor het plaatsen van zonnepanelen op het dak. Naast het feit dat wij aan ruime afvalscheiding doen, wordt het afval ook CO₂ neutraal opgehaald. En de kerstboom die elk jaar in de entreefoyer wordt neergezet is gemaakt uit gerecyclede plastic flessen”.⁴⁹

Deelconclusie:

De onderzochte musea zijn allemaal op een min of meer duurzame manier bezig. Dit geeft aan dat alle onderzochte musea een goede blik hebben op de toekomst. Niet elk museum is even duurzaam bezig als de ander. Bij andere musea zijn de duurzame maatregelen beschreven in plannen en meestal geïmplementeerd. Hierbij wordt samengewerkt met andere instellingen. Echter valt wel op dat er nauwelijks tot niet samen wordt gewerkt tussen de musea bij het implementeren van plannen. Voor musea is ook dit een gemiste kans. Het zou juist handig kunnen zijn om samen een grotere duurzame slag te slaan en van collega-erfgoedinstellingen te leren.

⁴⁵ BREEAM-NL, “Amsterdamse cultuursector blinkt uit in duurzaamheid” (versie 18 december 2017) <https://www.breeam.nl/content/amsterdamse-cultuursector-blinkt-uit-duurzaamheid>, geraadpleegd 11 januari 2018.

⁴⁶ M. van der Heijden, “Hortus Botanicus en de Hermitage delen voortaan energie” (versie 4 januari 2018), <https://www.trouw.nl/groen/de-hortus-botanicus-en-de-hermitage-delen-voortaan-energie~a7aba052/>, geraadpleegd 11 januari 2018.

⁴⁷ Ibidem.

⁴⁸ P. Meershoek, “Hortus en Hermitage winnen samen Duurzaam Erfgoedprijs” (versie 26 februari 2016), <https://www.parool.nl/amsterdam/hortus-en-hermitage-winnen-samen-duurzaam-erfgoedprijs~a4252334/>, geraadpleegd 11 januari 2018.

⁴⁹ Hermitage Amsterdam, coördinator tentoonstellingen, “Interviewvragen scriptie duurzaamheid verpakkingsmaterialen en transport”. Antwoorden op e-mailconversatie 15 december 2017.

3. Het hergebruiken van verpakkingsmaterialen

In het vorige hoofdstuk werd beschreven op welke manier de onderzochte Amsterdamse musea bezig zijn met duurzaamheid. Duurzaamheid op collectieniveau werd hierbij buiten beschouwing gelaten. In dit hoofdstuk wordt echter wel gekeken naar duurzaamheid op collectieniveau. Bruikleenverkeer zorgt voor veel gebruik van onder andere verpakkingsmaterialen. Hoe kan op een duurzame manier worden omgegaan met verpakkingsmaterialen? De NMV schrijft in de brochure Slimmer Lenen: “hergebruik verpakkingsmaterialen waar het kan”.⁵⁰ Is dit mogelijk? Hoe gaan de onderzochte Amsterdamse musea hiermee om?

Het vorig hoofdstuk is gebaseerd op gegevens uit het paper vooronderzoek en aanvullende desk research. Hierbij werd de situatie omtrent duurzaamheid per museum bekeken. In dit hoofdstuk wordt op basis van desk research en analyse uit de interviews beschreven wat museumverenigingen schrijven over duurzaamheid in het bruikleenverkeer. Daarnaast wordt gekeken naar hoe de Amsterdamse musea verpakkingsmaterialen hergebruiken. Tot slot worden de beste ideeën onder elkaar gezet. Dit dient als inspiratiebron voor andere musea.

Bruikleenverkeer daadwerkelijk duurzaam onverantwoord?

De uitgangspunten van de Britse, Finse en Nederlandse museumverenigingen klinken ideaal om de negatieve invloed van bruikleenverkeer op het milieu tegen te gaan. Maar is bruikleenverkeer daadwerkelijk onverantwoord? Bruikleenverkeer brengt ondanks de nadelen van verpakkingen en transport ook een aantal voordelen met zich mee.

Bruiklenen kunnen een belangrijke publieksfunctie hebben. Een nieuw bruikleen in de tentoonstelling van een museum zorgt ervoor dat vaste museumbezoekers kennis maken met nieuwe museumobjecten. Een bruikleen kan er ook voor zorgen dat juist nieuwe bezoekers naar het museum worden getrokken. Een aanwinst zorgt ook voor dit effect, maar een bruikleen is kostenbesparender. Daarnaast is bruikleenverkeer een manier om meer collectie te laten zien die normaal gesproken in een depot zou staan.

Museumverenigingen en duurzaamheid op collectieniveau

Uit het paper vooronderzoek bleek dat zowel nationaal als internationaal beknopt geschreven wordt over duurzaamheid op collectieniveau: “Er wordt in literatuur niet uitgebreid gesproken over duurzame ontwikkelingen op het gebied van beheer en behoud. Musea schrijven hier weinig over en doen zeer brede uitspraken over de verduurzaming op beheer en behoud gebied”.⁵¹ Dit betekent niet dat het nooit genoemd wordt. Het voorbeeld van de NMV is in de inleiding van dit praktijkonderzoek en in de bovenstaande inleiding al genoemd.

⁵⁰ Nederlandse Museumvereniging, *Slimmer lenen. Uitgangspunten bruikleenverkeer binnen Nederland*, 2016. https://www.museumvereniging.nl/Portals/0/2-ProjectenOnderzoek/Bestanden/Bruikleenverkeer/20160624_DEF_SlimmerLenen_interactief_V2.pdf

⁵¹ P.Bansraj, *Paper vooronderzoek; Duurzaamheid in de erfgoedsector: de huidige stand van zaken*, p. 20. (Reinwardt Academie Amsterdam, 2017).

Op de site van de Finse museumvereniging zijn beknopte uitgangspunten onder elkaar gezet.⁵² De Finse museumvereniging schrijft voor dat middelen en materialen die helpen bij het beheer en behoud van een collectie, duurzaam moeten zijn. De vereniging raadt aan om alleen materiaal aan te kopen als het echt nodig is. Het verpakkingsmateriaal moet worden hergebruikt zolang dit nog kan. Tot slot raadt de Finse museumvereniging aan musea die bij elkaar in de buurt gevestigd zijn, om materialen en middelen samen aan te kopen om zo verspilling tegen te gaan en kosten te besparen.

De Britse Museum Association noemt het onderwerp iets uitgebreider in de publicatie *Smarter Loans*.⁵³ Hierin wordt genoemd dat bruikleenverkeer een nadelige invloed heeft op het milieu. Dit komt door verpakkingen en transport. De vereniging noemt als mogelijkheden voor verduurzamen:

- Hergebruik bestaande frames, kratten, etc. waar het mogelijk is
- Huur benodigdheden i.p.v. nieuwe benodigdheden maken en kopen
- Gebruik alleen een koerier als het echt nodig is
- Combineer transporten waar het mogelijk is
- Vergroot het gebruik van lange termijn bruiklenen
- Overweeg lokale/nationale bruiklenen vaker i.p.v. internationale bruiklenen
- Introduceer duurzame inkoop protocollen

Hergebruik van verpakkingsmaterialen

In literatuur en online is weinig informatie te vinden van musea over het hergebruiken van verpakkingsmaterialen. Echter bleek na het houden van interviews dat wel degelijk wordt gedaan aan het hergebruiken van verpakkingsmaterialen. Bij het Tropenmuseum worden transportverpakkingen vaak gebruikt als depotverpakking. Bijvoorbeeld wanneer een objectverpakking gemaakt is van beboard, wordt het object in de verpakking bewaard in het depot. De registrar van het Tropenmuseum voegt toe: “In sommige gevallen bewaren we grotere voorwerpen in hun ‘transportframe’/kist”.⁵⁴ De registrar geeft als idee mee dat musea bijvoorbeeld meer gebruik kunnen maken van standaardmaten verpakking. Op die manier kan hergebruik makkelijker worden.⁵⁵

Bij de Hermitage wordt gebruik gemaakt van de samenwerking met de Hermitage te Sint Petersburg: “In onze samenwerking met het Staatsmuseum de Hermitage in St.-Petersburg hergebruiken we houten transportkisten. Daarbij hoeft vaak alleen de interne verdeling van kisten te worden aangepast”.⁵⁶ Hiermee laat de Hermitage zien dat een samenwerking kan bijdragen aan het duurzaam omgaan met verpakkingsmaterialen.

⁵² Finnish Museum Association, “Museums and Sustainability” (versie onbekend)
<http://www.museoliitto.fi/en.php?k=10400>, geraadpleegd 12 januari 2018.

⁵³ Museums Association, *Smarter Loans. Principles for lending and borrowing from UK museums*, 2012.
<http://www.museumsassociation.org/download?id=649221.pdf>.

⁵⁴ Tropenmuseum, registrar, “Interviewvragen scriptie duurzaamheid verpakkingsmaterialen en transport”.
Antwoorden op e-mailconversatie 18 december 2017.

⁵⁵ Ibidem.

⁵⁶ Hermitage Amsterdam, coördinator tentoonstellingen, “Interviewvragen scriptie duurzaamheid verpakkingsmaterialen en transport”. Antwoorden op e-mailconversatie 15 december 2017.

Ook bij de AFS wordt gedaan aan het hergebruiken van verpakkingsmaterialen. De collectiebeheerder van de AFS geeft aan dat zuurvrije dozen goed zijn voor hergebruik.

Dit komt onder andere doordat de dozen goed schoon te houden zijn.⁵⁷ Bij het Van Gogh Museum worden verpakkingsmaterialen hergebruikt: “Voordeel is dat er minder materiaal wordt gebruikt, dit is effectief voor het milieu maar ook voor kostenbesparend”, aldus de depotbeheerder.⁵⁸

Eerder werd uit desk research geconcludeerd dat het Van Gogh Museum vrijwel geen duurzaam beleid heeft omtrent bruikleenverkeer. Echter kan op basis van het interview met de depotbeheerder worden geconcludeerd dat wel degelijk duurzaam wordt omgegaan met verpakkingsmaterialen. Het nadeel van dit gegeven is dat deze duurzaamheidslijn niet volledig wordt doorgetrokken op collectieniveau.

Bij het Mauritshuis worden plastic verpakkingen bijna altijd hergebruikt voor hetzelfde bruikleen. Na afloop wordt het meestal weggegooid. Dit komt voornamelijk omdat de verpakking beschadigd is of het is vies geworden. Er kan altijd nog viezigheid of dergelijke in de verpakking achterblijven. Dit kan schadelijk voor een object zijn: “Het schoonmaken hiervan kost veel tijd en moet secuur gebeuren. Men kiest ervoor om dan gewoon nieuw verpakkingsmateriaal te gebruiken. Ik weet dat bijvoorbeeld Hizkia van Kralingen wel doet aan het hergebruiken van meerdere verpakkingsmaterialen. Zij verzamelen de plastics die gebruikt worden bij transporten telkens in een plastic bak zodat het gerecycled kan worden. Bij het Mauritshuis doen we dit niet altijd maar we geven wel vaak plastics die wij hebben mee aan Hizkia van Kralingen.”⁵⁹

Het standaard meegeven van verpakkingen aan de kunsttransporteur zou een duurzaam alternatief kunnen zijn voor musea. Dit moet wel duidelijk naar buiten worden gecommuniceerd zodat alle musea zich hieraan houden.

Het vies worden van verpakkingen is een groot nadeel voor de ondervraagde musea. De meerderheid van de musea geeft aan hetzelfde probleem te hebben. Daarnaast wordt door een aantal musea aangegeven dat opslag vaak een blokkade is voor het hergebruiken van verpakkingsmaterialen. Er is te weinig ruimte in de depots of andere opslag. Daarnaast kost opslag ook nog eens geld. Het Mauritshuis, Het Scheepvaartmuseum, Tropenmuseum en Van Gogh Museum geven aan met dit probleem te kampen. Wel wordt door de meerderheid van de musea aangegeven dat het gebruik van huurkisten een steentje bijdraagt aan duurzaamheid.

Deelconclusie:

Bruiklenen hebben een belangrijke publieksfunctie. Het is een manier om meer collectie te laten zien dan normaal gesproken mogelijk is. De Britse, Finse en Nederlandse museumverenigingen noemen kort maar krachtig uitgangspunten omtrent het duurzaam omgaan met bruikleenverkeer. De Britse uitgave heeft hierbij de meest uitgebreide uitgangspunten geformuleerd.

⁵⁷ Anne Frank Stichting, collectiebeheerder, geïnterviewd door P. Bansraj op 11 december 2017.

⁵⁸ Van Gogh Museum, depotbeheerder, “Interviewvragen scriptie duurzaamheid verpakkingsmaterialen en transport”. Antwoorden op e-mailconversatie 13 december 2017.

⁵⁹ Het Mauritshuis, registrar, geïnterviewd door P. Bansraj op 28 november 2017.

Bruikleenverkeer is een belasting voor het milieu – Er wordt veel gebruik gemaakt van materialen die na afloop van een transport worden weggegooid. Echter draagt ieder ‘duurzaam’ steentje bij, bijvoorbeeld door verpakkingsmateriaal te hergebruiken.

In de praktijk doen de onderzochte musea zeker aan het hergebruiken van verpakkingsmaterialen. De ondervraagde musea geven een aantal voorbeelden die als inspiratiebron kunnen dienen voor andere musea. De ondervraagde musea geven aan dat de verpakkingen kunnen worden hergebruikt door:

- Samen met een lokaal of nabij gelegen museum een onderlinge verdeling maken voor (de inkoop van) verpakkingen
- Het gebruik van huurkisten en andere huurmiddelen
- Verpakkingsmaterialen secuur scheiden in bakken en sorteren op materiaal en grootte
- Het goed schoon te houden
- Het gebruik van standaard maten bij verpakkingen kan hergebruik makkelijker maken
- De transportverpakking kan tevens ook als opslagverpakking dienen in het depot

Echter zitten er wel een aantal nadelen aan het hergebruiken van materialen:

- Het materiaal kan beschadigd waardoor het niet meer bruikbaar is
- Het schoonmaken moet secuur gebeuren, er mogen geen viezigheden achter blijven. Dit kost echter veel tijd
- Beperkte opslagmogelijkheden (inclusief beperkt budget) voor het hergebruiken van materialen

4. Het combineren van een transport

In het kader van duurzaamheid op collectieniveau is in het vorige hoofdstuk onderzocht op welke manier verpakkingsmaterialen kunnen worden hergebruikt. In dit hoofdstuk wordt gekeken naar de mogelijkheid van het combineren van transporten. De mogelijkheid van het combineren van transporten is bij de Amsterdamse musea onderzocht aan de hand van interviews. In dit hoofdstuk volgt een analyse van deze interviews waarbij de ervaringen van de erfgoedprofessionals en mogelijke oplossingen aan bod komen.

Terminologie

Onder het combineren van transporten (een combinatietransport) wordt verstaan: Het museumobject wordt op transport gezet en gaat van punt A naar B. Onderweg wordt bij een ander museum gestopt om nog een museumobject op het transport te zetten. Daarna wordt doorgereden naar punt B. In dit hoofdstuk wordt gekeken of de onderzochte musea dit al doen en wat volgens hen de voor- en nadelen hierbij zijn.

Transport, een begrip gericht op de praktijk

In literatuur is er vrij weinig informatie te vinden over het combineren van transporten. Dit kan misschien zijn omdat informatie omtrent transporten misschien betrouwbaarder is dan informatie over verpakkingsmaterialen. Dit kan niet met duidelijkheid worden geconcludeerd, het is slechts een aanname. Met het afnemen van interviews is toch informatie verzameld over het combineren van transporten.

Door de NMV en de Britse Museum Association werd genoemd dat het combineren van transporten een oplossing kan zijn voor een duurzamer bruikleenverkeer.⁶⁰ Aan elk museum is de vraag gesteld of zij dit doen. Zo niet, is de vraag gesteld of het combineren van een transport in de praktijk mogelijk is.

Mogelijke oplossing voor musea

De voormalig senior international projectmanager bij Hizkia van Kralingen, is de oprichter van de online community DEP-ART.⁶¹ De oprichter legt zelf uit wat DEP-ART precies is: “Eén van de aanleidingen is proberen kunsttransporten efficiënter maken. We willen er op aansturen dat musea op het platform combinatie transporten maken, maar ook transporteurs onderling.

⁶⁰ Museums Association, *Smarter Loans. Principles for lending and borrowing from UK museums*, 2012. <http://www.museumsassociation.org/download?id=649221.pdf>; Nederlandse Museumvereniging, *Slimmer lenen. Uitgangspunten bruikleenverkeer binnen Nederland*, 2016. https://www.museumvereniging.nl/Portals/0/2-ProjectenOnderzoek/Bestanden/Bruikleenverkeer/20160624_DEF_SlimmerLenen_interactief_V2.pdf

⁶¹ DEP-ART community, “International Art Logistics Platform” (versie 2018) <https://www.dep-art.com/>, geraadpleegd 14 januari 2018.

Dat zij het platform als het ware gebruiken als een marktplaats voor combinatietransporten door informatie over transport op dit platform met elkaar te delen. Maar ook voor hergebruik van verpakkingsmaterialen, vooral houten kisten”.⁶²

Het platform is daarnaast een hulpmiddel voor musea om hen voor te bereiden op (internationale) kunsttransporten. Er wordt bijvoorbeeld kennis gedeeld over douane formaliteiten, zodat in de praktijk een kleinere kans is op het maken van fouten. Een platform als DEP-ART kan voor Nederlandse musea een handig middel zijn om samen combinatietransporten te regelen.

Bij het bekijken van de site bleek dat het platform als database en netwerk platform bedoeld is. Erfgoedinstellingen hebben een besloten netwerk zodat de gevoelige informatie niet voor iedereen zichtbaar is. De site zit echter nog in een opstartfase waardoor nog niet veel musea zijn aangesloten bij DEP-ART. Echter is een nadeel van DEP-ART dat besloten netwerken worden aangemaakt op het platform. Het nadeel bij DEP-ART kan zijn dat er ‘besloten groepjes’ ontstaan en bepaalde musea met een minder groot netwerk, minder kans krijgen om zich binnen een netwerk aan te sluiten.

Combinatietransport in de praktijk

Het Tropenmuseum benadert het combineren van transporten volgens de uitgangspunten uit *Smarter Loans*, stelt de registrar van het Tropenmuseum: “In het kader van ‘Smarter Loans’ proberen we altijd een balans te vinden tussen de eisen die het object stelt, de verpakking en de wijze van transport. Over het algemeen kunnen we met een verzameltransport instemmen, mits dezelfde dag afgeleverd en met een kunsttransporteur”.⁶³

Het Scheepvaartmuseum geeft aan veel te werken met combinatietransporten.⁶⁴ Er wordt eerst gekeken wat het beste is voor het object: wat is het meest praktisch en efficiënt. Het transport wordt meestal uitgevoerd door een kunsttransporteur zoals Hizkia van Kralingen of Crown. Aan de transporteur wordt onder andere doorgegeven: om welke objecten het gaat, of het transport gecombineerd mag worden en welke datum de objecten kunnen worden opgehaald. De overige zaken worden voornamelijk verder geregeld door de kunsttransporteur.

De AFS geeft aan dat als het combineren van een transport praktisch uit zou komen, dit zeker een optie zou kunnen zijn. Echter is de AFS een geval apart. In tegenstelling tot de andere musea heeft de AFS een zeer beperkt bruikleenverkeer, er worden zelden objecten (uit)geleend.⁶⁵ De stichting heeft wel aangegeven in de toekomst de collectiemobiliteit te willen vergroten.

⁶² DEP-ART, oprichter DEP-ART en ex-senior international projectmanager Hizkia van Kralingen, “Interviewvragen scriptie duurzaamheid verpakkingsmaterialen en transport”. Antwoorden op e-mailconversatie 11 december 2017.

⁶³ Tropenmuseum, registrar, “Interviewvragen scriptie duurzaamheid verpakkingsmaterialen en transport”. Antwoorden op e-mailconversatie 18 december 2017.

⁶⁴ Scheepvaartmuseum Amsterdam, collectiebeheerder, “Interviewvragen scriptie duurzaamheid verpakkingsmaterialen en transport”. Antwoorden op e-mailconversatie 8 december 2017.

⁶⁵ Anne Frank Stichting, collectiebeheerder, geïnterviewd door P. Bansraj op 11 december 2017.

Struikelpunten bij het combineren van transporten

Echter zijn er ook tegenargumenten voor het combineren van transporten. De oprichter van DEP-ART geeft aan dat één van de grootste knelpunten de communicatie tussen een museum en de transporteur is.⁶⁶

Vrijwel alle musea geven aan de voorkeur voor een direct transport te hebben (van A naar B zonder tussenstop), wanneer het om een fragiel object gaat of wanneer er minimale verpakking om het object zit.

Door het Stedelijk Museum Amsterdam wordt terecht aangegeven: “Je wilt bij een bruikleentransport onnodige handeling voorkomen met je object, ervan uitgaande dat je object kwetsbaar is en dat bij iedere handeling die je doet daar eventueel schade zou kunnen ontstaan. Kortom, je wil zo min mogelijk gedoe met je object”.⁶⁷ De senior-registrar geeft hier onder andere mee aan dat bij het transporteren van objecten ook de nodige verantwoording bij komt kijken. Als erfgoedprofessionals onderling dient hiermee zorgvuldig om te worden gaan.

De registrar bij Het Mauritshuis, geeft hetzelfde struikelpunt bij het combineren van transporten aan: “Bijvoorbeeld wanneer er heel veel tussenstops en omwegen gemaakt moeten worden voordat ons kistje van punt A naar B komt. Daarbij vragen wij ons wel af is het museumobject nog wel veilig. Het veiligheidsaspect en vertrouwen speelt voor ons een grote rol bij combinatietransporten”. Ook de registrar bij het Tropenmuseum, voegt enige struikelpunten toe: “Het overladen van de verpakkingen, vrachtwagen staat open, het verschuiven van verpakkingen”.

De erfgoedprofessionals geven hierbij aan dat veiligheid voor het object altijd voor gaat. Tussenhandelingen met het object zijn niet gewenst bij de professionals uit vrees voor schade aan het object. Welke belangen stel je voorop als erfgoedprofessional? Een duurzaam bewuste keuze of de zorg en veiligheid van het object? Uit interviews met de musea bleek dat zij allemaal de veiligheid van het object voorop stellen.

Echter hoeft dit niet te betekenen dat duurzaamheid volledig buiten beschouwing wordt gelaten. Duurzaamheid kan ook juist ten goede komen voor een object. “Het gaat vooral om de balans tussen duurzaamheid, de zorg voor het object en de kwaliteit van je presentatie”, aldus de senior-registrar van het Stedelijk Museum Amsterdam.

Deelconclusie:

In vakliteratuur wordt beknopt geschreven over het combineren van transporten. De NMV en Britse Museum Association noemen het gebruik van combinatietransporten als oplossing voor een duurzamer bruikleenverkeer. De meeste musea geven aan dat zij deelnemen aan combinatietransporten als dit in de agenda uitkomt. Ook wordt gekeken wat praktisch het beste en meest efficiënt is voor het object.

⁶⁶ DEP-ART, oprichter DEP-ART en ex-senior international projectmanager Hizkia van Kralingen, “Interviewvragen scriptie duurzaamheid verpakkingsmaterialen en transport”. Antwoorden op e-mailconversatie 11 december 2017.

⁶⁷ Stedelijk Museum Amsterdam, senior-registrar, geïnterviewd door P. Bansraj op 15 december 2017.

Echter wordt vaak af gezien van een combinatietransport wanneer het om fragiele objecten gaat of wanneer minimale verpakking om het object zit. Dan is een exclusief transport liever gewenst waarbij volgens de musea het risico op een ongeval kleiner is. Vele tussenstops, overladen, het openstaan van vrachtwagens en ongewenste handeling aan het object zijn nog meer blokkades voor het combineren van transporten.

Ook wordt bevraagd: Welke belangen stel je voorop als erfgoedprofessional? Een duurzaam bewuste keuze of de zorg en veiligheid van het object? Uit interviews met de musea bleek dat zij allemaal de veiligheid van het object voorop stellen. Echter hoeft het niet zo te zijn dat duurzaamheid belangrijker is dan de veiligheid van het object. Er kan hiertussen een balans worden gezocht.

De online community DEP-ART kan een oplossing zijn voor het combineren van transporten. De community is een hulpmiddel voor musea om data met elkaar uit te wisselen zodat er efficiënter gebruik kan worden gemaakt van combinatietransporten. Echter is een nadeel van DEP-ART dat er besloten netwerken worden aangemaakt op het platform. Het nadeel bij DEP-ART kan zijn dat er 'besloten groepjes' ontstaan en bepaalde musea met een minder groot netwerk, minder kans krijgen om zich binnen een netwerk aan te sluiten.

5. Ideeën, alternatieven en creatieve oplossingen

In hoofdstuk 3 werd onderzocht op welke manier duurzaam omgegaan kan worden met verpakkingsmaterialen. Hierbij werd onderzocht of het hergebruiken van verpakkingsmaterialen mogelijk is en welke struikelblokken hierbij komen kijken. In hoofdstuk 4 werd dit gegeven onderzocht met betrekking tot transport. Er werd onderzocht of het combineren van transporten in de praktijk mogelijk is voor musea. Naast het hergebruiken van verpakkingsmaterialen en het combineren van transporten zijn er ook andere mogelijkheden voor musea om een duurzame slag te slaan binnen het bruikleenverkeer. In dit hoofdstuk komen andere alternatieve oplossingen aan bod.

Uit analyse van de data bleek dat binnen musea er vaak goede ideeën zijn rondom duurzaamheid en collecties. Bij de meerderheid van de geïnterviewden werd duidelijk gemaakt dat deze alternatieve oplossingen nauwelijks worden gecommuniceerd naar andere musea. Ook bleek uit analyse van de data dat er geen richtlijnen of protocollen op papier staan omtrent duurzame oplossingen voor bruikleenverkeer. Echter werden bij de interviews tal van goede mogelijkheden gegeven voor duurzaam omgaan met de collectie.

Verpakkingsmaterialen

De alternatieve oplossingen omtrent verpakkingsmaterialen zijn te vinden in het onderstaande overzicht. Hierbij wordt aangegeven welke erfgoedinstelling aan het woord is. De tabel is een overzicht van suggesties gegeven door de erfgoedprofessionals.

	Functie, museum	Oplossing /idee
	Coördinator Tentoonstellingen, Hermitage	Materialen moeten gerecycled worden om te kunnen verduurzamen.
	Collectiebeheerder, Het Scheepvaartmuseum Amsterdam	-Aanbod van transportbedrijven kan voor een omwenteling zorgen in het gebruik van duurzaam verpakkingsmateriaal. -Meer budget voor opslag; verpakkingsmaterialen zoals kisten.
	Collectiebeheerder, Anne Frank Stichting	-Ander soort materiaal gebruiken. -Meer vraag naar duurzaam materiaal bij leveranciers
	Senior-registrar, Stedelijk Museum Amsterdam	Het gebruiken van huur- en verzamelverpakkingen.
	Registrar, Tropenmuseum	-Het gebruik van standaardmaten bij verpakkingen en zo ook standaard (huur)kisten. -Inzamelen van (softpack) materiaal voor recycling. -Wenselijk is een manier op vloeipapier re-usable te maken

	Depotbeheerder, Van Gogh museum	Een duurzaamheidsslag maken in het type materiaal dat gebruikt wordt (nu kunststoffen).
	Registrar, Het Mauritshuis	-Het meegeven van verpakkingsmaterialen aan de kunsttransporteur zodat het gerecycled kan worden. -Kisten maken die aan de binnenkant (met een binnenkistje) verstelbaar zijn -Meer opslagruimte zodat het opslaan van herbruikbare materialen mogelijk is.

Figuur 4: Ideeën en oplossingen omtrent duurzaam omgaan met verpakkingsmaterialen

Er zijn opvallende overeenkomsten te zien bij de alternatieve ideeën en oplossingen omtrent duurzaam omgaan met verpakkingsmaterialen. Een overeenkomst is de mogelijkheid van een grotere opslagruimte. De erfgoedprofessionals geven aan dat meer opslagruimte een voordeel is voor het zelf maken en hergebruiken van verpakkingen als kisten.

Hierdoor kunnen kisten vaker worden opgeslagen. Er moet kritisch over worden nagedacht. Uit analyse van de interviews blijkt dat extra opslagruimte meestal niet mogelijk is door beperkt budget en beperkte ruimte in het gebouw.

Daarnaast wordt meerdere keren genoemd dat het verpakkingsmateriaal kan worden gerecycled. Een andere geïnterviewde noemt dat de materialen aan de betrokken kunsttransporteur kunnen worden meegegeven ter recycling. De registrar bij Het Mauritshuis, vertelt in het interview dat de verpakkingsmaterialen meestal worden meegegeven aan kunsttransporteur Hizkia van Kralingen. Daar worden de materialen per soort gescheiden en gerecycled. Uit analyse van de data kan voorzichtig worden geconcludeerd dat dit een alternatief kan zijn voor het hergebruiken van verpakkingsmaterialen. De meerderheid van de musea gaf aan dat juist hergebruik lastig is omdat de materialen na afloop van een bruikleentransport vaak beschadigd zijn. Ook blijft vuil in de materialen achter, er wordt duidelijk gemaakt dat dit lastig en tijdrovend is om schoon te maken.

Een laatste overeenkomst betreft het punt omtrent de leveranciers van materialen en kunsttransporteurs. Een aantal musea geven aan dat wanneer leveranciers en kunsttransporteurs duurzamere verpakkingsmaterialen bieden, op die manier duurzamer kan worden omgegaan met verpakkingsmaterialen. Hier is een kritisch punt van aandacht; het aanbod van een kunsttransporteur en leverancier hangt voor een deel af van de vraag vanuit erfgoedinstellingen. Wanneer er collectieve vraag is naar duurzamere materialen is een duurzame slag mogelijk.

Transport

De alternatieve oplossingen omtrent transport zijn te vinden in het onderstaande overzicht. Ook in dit overzicht wordt aangegeven welke erfgoedinstelling aan het woord is.

	Functie, museum	Oplossing /idee
	Coördinator Tentoonstellingen, Hermitage	Door het laten vallen van exclusieve eisen bij transport kan bezuinigd en verduurzaamt worden.
	Collectiebeheerder, Het Scheepvaartmuseum Amsterdam	Dit is iets wat transporteurs zouden kunnen aanbieden.
	Collectiebeheerder, Anne Frank Stichting	Het gebruik van een speciaal geklimatiseerde vrachtwagen (dit doet Crown).
	Senior-registrar, Stedelijk Museum Amsterdam	-Als museum minder internationale bruiklenen moeten doen. -Een duurzamere klimaatinstallatie in het transportmiddel
	Registrar, Tropenmuseum	Transporteurs zouden erop in kunnen spelen door vaste routes aan te bieden en 3D (verzamel) kisten te ontwikkelen.
	Depotbeheerder, Van Gogh museum	Duurzame auto's, uitstoot compenseren etc.
	Registrar, Het Mauritshuis	Een platform als DEP-ART waarmee erfgoedinstellingen online informatie met elkaar kunnen delen over (combinatie)transporten. Hiermee kan worden voorkomen dat er onnodig extra transporten worden gemaakt.

Figuur 5: Ideeën en oplossingen omtrent duurzaam omgaan met transport

Ook met betrekking tot ideeën en alternatieve oplossingen rondom transport zijn een aantal overeenkomsten te vinden tussen de musea. Zo wordt door een aantal geïnterviewden genoemd dat het gebruik van duurzamer geklimatiseerde transportmiddelen een extra duurzame slag kan zijn. Uit analyse van de data is niet duidelijk geworden op welke manier precies een duurzame slag wordt geslagen bij dit alternatief. Wellicht wordt er gedoeld op zuiniger omgaan met de klimaatinstallatie zelf (minder verbruik etc.). Dit is slechts een aanname, in een vervolgonderzoek kan hier mogelijk dieper op worden ingegaan.

Bij bestudering van de interviews viel ook op dat een aantal musea aangeven 'het laten vallen van exclusieve eisen bij een transport' een alternatief kan zijn voor duurzaam omgaan met transport. Sommige ondervraagden geven aan nu en dan gebruik te maken van exclusieve transporten.

Dit komt voor wanneer het transport bedoeld is voor een zeer belangrijk kunstwerk. Eerder werd door musea een andere reden gegeven voor het gebruik van exclusieve transporten: bij de meeste erfgoedinstellingen gaat de zorg en veiligheid voor het object altijd voorop. Daarom wordt vaak gekozen voor een exclusief transport waarbij personen en instellingen betrokken zijn die 'vertrouwd' worden en waarmee vaak wordt samengewerkt. Erfgoedinstellingen geven zelf aan dit prettiger te vinden.

Echter blijkt uit analyse van de data dat een aantal erfgoedinstellingen ervoor open staan om exclusieve eisen te laten vallen. Dit is een stap richting meer verzamel- en combinatietransporten.

Tot slot gaven de ondervraagde musea aan dat een duurzamere oplossing voor transporten voor een groot deel ligt bij de kunsttransporteur: wat door hen beschikbaar wordt gesteld, wordt gebruikt door de musea. Met deze reactie vanuit de musea kan er met een kritische blik gekeken worden naar het aanbod van de kunsttransporteurs. Echter geldt ook net als bij het onderwerp verpakkingsmaterialen ook hier een kritisch punt: het aanbod van kunsttransporteurs is voor een groot deel afhankelijk van de vraag naar bepaalde middelen. Wanneer er collectieve vraag is naar duurzamere transportmogelijkheden zal de kunsttransporteur hierop inspelen.

Deelconclusie:

Musea hebben vrijwel nauwelijks binnen hun organisatie richtlijnen of protocollen omtrent duurzame oplossingen binnen het bruikleenverkeer op papier staan. Echter wanneer oplossingen als het hergebruiken van materialen en het combineren van transporten buiten beschouwing worden gelaten, 'zwerven' er binnen de musea goede ideeën rond omtrent het duurzaamheidsonderwerp.

De erfgoedprofessionals geven soortgelijke ideeën als het gaat om verpakkingsmaterialen. Genoemd wordt dat een grotere opslagruimte de mogelijkheid biedt om verpakkingsmaterialen vaker en gemakkelijker te kunnen opslaan voor hergebruik. In de realiteit is dit lastig gezien ruimte en budget vaak beperkt is. Daarnaast noemen de musea recycling als alternatief. Verpakkingen raken vaak beschadigd na een transport en er kan vuil achterblijven in de verpakking. Door de verpakkingen mee te geven aan de kunsttransporteur, waar de verpakking gescheiden en gerecycled worden, kan dit probleem worden opgelost. Tot slot wordt door musea genoemd dat een duurzamer aanbod van leveranciers en kunsttransporteurs voor een duurzame omslag kan zorgen. Echter is hier wel een punt van kritiek aan te verbinden. Transporteurs en leveranciers stellen vaak het aanbod af op de vraag van erfgoedinstellingen. Wanneer er collectief duurzamere vraag is kan een transporteur of leverancier het aanbod hierop afstellen.

Bij transport werden een aantal overeenkomsten vastgesteld tussen de musea. Zo wordt door musea genoemd dat het laten vallen van exclusieve eisen bij een transport een juiste stap in de richting van verzamel- en combinatietransporten kan zijn. Ook wordt genoemd dat een duurzamere klimaatinstallatie in de transportmiddelen een alternatief kan zijn. Hoe de musea dit precies voor ogen zien is niet gespecificeerd. Op welke manier dit precies in elkaar zit vergt diepgaander onderzoek. Tot slot noemen de musea weer als alternatief dat transporteurs met een duurzamer aanbod moeten komen. Ook hier geldt hetzelfde kritische punt als bij het onderwerp verpakkingsmaterialen: aanbod wordt vaak op vraag afgesteld. Wanneer er collectief duurzamere vraag is kan een transporteur het aanbod hierop afstellen.

Conclusie

Dit onderzoek begon met de vraag: *Op welke manier kan het bruikleenverkeer van musea verduurzamen met betrekking tot verpakkingsmaterialen en transport?* Hiermee werd onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor musea om duurzamer om te gaan met verpakkingsmaterialen en transport.

Deelconclusie 1: Verpakkingsmaterialen en ondersteunende middelen

In vakliteratuur wordt in grote lijnen onderscheidt gemaakt tussen softverpakking, hardverpakking en overige middelen (transportmiddelen). In literatuur genoemd dat musea een klein aantal soorten verpakkingsmaterialen en middelen veel gebruikt. Uit data-analyse van de interviews blijkt dit in de praktijk niet het geval te zijn. Musea hebben vaak een gevarieerde collectie waardoor de variatie in verpakkingsmaterialen en middelen groot kan zijn. Het soort verpakking en middel is afhankelijk van het soort object.

Er kan een conclusie getrokken worden dat het gebruik van verpakkingsmaterialen en middelen zeer afhankelijk is van het soort collectie en het soort museum. Daarbij wordt door een meerderheid van de geïnterviewden aangegeven dat zowel soft- als hardverpakking evenveel gebruikt wordt.

Deelconclusie 2: Musea en hun manier van duurzaamheid

De Amsterdamse musea zijn allemaal op een andere manier bezig met duurzaamheid. Dit geeft aan dat de musea een open blik hebben op de toekomst. De mate van duurzaamheid varieert per museum. Een paar musea lopen in vergelijking tot de andere onderzochte musea een beetje achter. Bij de overige musea zijn de duurzame maatregelen beschreven in plannen en meestal geïmplementeerd. Hierbij wordt samengewerkt met andere instellingen. Echter valt wel op dat er nauwelijks tot niet samen wordt gewerkt tussen de musea bij het implementeren van plannen op collectieniveau. Voor musea is ook dit een gemiste kans. Het zou juist handig kunnen zijn om samen een grotere duurzame slag te slaan en van collega-erfgoedinstellingen te leren.

Deelconclusie 3: Het hergebruiken van verpakkingsmaterialen

Bruiklenen hebben een belangrijke publieksfunctie. Het is een manier om meer collectie te laten zien dan normaal gesproken mogelijk is. De Britse, Finse en Nederlandse museumverenigingen noemen kort maar krachtig uitgangspunten omtrent het duurzaam omgaan met bruikleenverkeer. De Britse vereniging heeft hierbij de meest uitgebreide uitgangspunten geformuleerd.

Bruikleenverkeer is een belasting voor het milieu - Er wordt frequent gebruik gemaakt van allerlei verpakkingsmaterialen die naderhand vaak worden weggegooid. Daarnaast wordt veel heen en weer gereden/gevlogen om de museumobjecten te vervoeren. Echter kunnen musea proberen om, in zoverre het voor hen mogelijk is, duurzamer om te gaan met verpakkingsmaterialen en transport. In de praktijk doen de onderzochte musea al bijvoorbeeld aan het hergebruiken van verpakkingsmaterialen.

De verpakkingen kunnen worden hergebruikt door:

- Samen met een lokaal of nabij gelegen museum een onderlinge verdeling maken voor (de inkoop van) verpakkingen
- Het gebruik van huurkisten en andere huurmiddelen
- Verpakkingsmaterialen secuur scheiden in bakken en sorteren op materiaal en grootte
- Het goed schoon te houden
- Het gebruik van standaard maten bij verpakkingen
- De transportverpakking kan tevens als opslagverpakking dienen in het depot

Echter zitten er wel een aantal nadelen aan het hergebruiken van materialen:

- Het materiaal kan beschadigd zijn waardoor het niet meer bruikbaar is
- Het schoon maken moet secuur gebeuren, er mogen geen viezigheden achter blijven. Dit kost echter veel tijd
- Beperkte opslagmogelijkheden voor het hergebruiken van materialen

Deelconclusie 4: Het combineren van een transport

Museumverenigingen noemen het gebruik van combinatietransporten als oplossing voor een duurzamer bruikleenverkeer. De meeste musea geven aan dat zij deelnemen aan combinatietransporten als dit in de agenda van de bruikleennemer, bruikleengever en kunsttransporteur uitkomt. Bijna altijd wordt gekeken wat praktisch het beste en meest efficiënt is voor het object.

Van een combinatietransport wordt afgezien wanneer het om fragiele objecten gaat of wanneer minimale verpakking om het object zit. Dan is een exclusief transport gewenst waarbij volgens de musea het risico op een ongeval kleiner is. Uit analyse van de interviews bleek dat alle erfgoedprofessionals de veiligheid van het object voorop stellen. Musea kunnen het best zelf beslissen wat de balans is tussen veiligheid en duurzaamheid.

De online community DEP-ART kan een oplossing zijn voor het combineren van transporten. De community is een hulpmiddel voor musea om data met elkaar uit te wisselen zodat efficiënter gebruik kan worden gemaakt van combinatietransporten. Het nadeel bij DEP-ART kan zijn dat 'besloten groepjes' ontstaan en bepaalde musea met een minder groot netwerk, minder kans krijgen om zich binnen een netwerk aan te sluiten.

Deelconclusie 5: Ideeën, alternatieven en creatieve oplossingen

Musea hebben binnen hun organisatie nauwelijks richtlijnen of protocollen omtrent duurzame oplossingen binnen het bruikleenverkeer op papier staan. Maar er 'zwerfen' binnen de musea naast hergebruik van materialen en het combineren van transporten goede ideeën rond omtrent duurzaamheid van bruiklenen.

Genoemd wordt dat een grotere opslagruimte de mogelijkheid biedt om verpakkingsmaterialen vaker en gemakkelijker te kunnen opslaan voor hergebruik. In de realiteit is dit lastig gezien ruimte en budget vaak beperkt is. Daarnaast noemen de musea recycling als alternatief.

Verpakkingen raken vaak beschadigd na een transport en er kan vuil achterblijven in de verpakking. Door de verpakkingen mee te geven aan de kunsttransporteur, waar de verpakking gescheiden en gerecycled worden, kan dit probleem misschien worden opgelost. Tot slot wordt door musea genoemd dat een duurzamer aanbod van leveranciers en kunsttransporteurs voor een duurzame omslag kan zorgen. Echter is hier wel een punt van kritiek aan te verbinden. Transporteurs en leveranciers stellen vaak het aanbod af op de vraag van erfgoedinstellingen. Pas wanneer veel vraag is naar duurzaamheid kan een transporteur of leverancier het aanbod hierop afstellen.

Bij transport wordt door musea genoemd dat het laten vallen van exclusieve eisen bij een transport een juiste stap in de richting van verzamel- en combinatietransporten kan zijn. Ook wordt genoemd dat een duurzamere klimaatinstallatie in de transportmiddelen een alternatief kan zijn. Hoe de musea dit precies voor ogen zien is niet gespecificeerd. Dit vergt diepgaander onderzoek. Tot slot noemen de musea weer als alternatief dat transporteurs met een duurzamer aanbod kunnen komen. Ook hier geldt hetzelfde kritische punt als bij het onderwerp verpakkingsmaterialen: aanbod wordt vaak op vraag afgesteld. Wanneer er meer vraag is naar duurzaam transport, kan een transporteur het aanbod hierop afstemmen.

Hoofdconclusie en aanbeveling:

Duurzaamheid wordt de laatste jaren steeds belangrijker in de erfgoedsector. Prominente richtlijnen en protocollen omtrent duurzaamheid op het gebied van bruikleenverkeer ontbreken. Uit analyse van de interviews blijkt dat musea intern vaak goede plannen en creatieve ideeën hebben over duurzaamheid. Een deel van deze ideeën worden ook uitgevoerd. Maar de communicatie naar andere musea omtrent deze toepassingen gebeurt nauwelijks. Dit kan worden verbeterd, het delen van informatie met elkaar is een voorwaarde voor het slaan van een duurzamere slag binnen het bruikleenverkeer.

Bij het bestuderen van de onderzoeksresultaten kan worden geconcludeerd dat het voor een museum onmogelijk is om zich honderd procent te verduurzamen op het gebied van verpakkingsmaterialen en transport. Dit heeft meerdere praktische redenen: tijd, geld en ruimte zijn beperkt. Ook geven de erfgoedprofessionals aan dat de veiligheid en de zorg voor het object voorop staat. Hierdoor worden vaak minder duurzame keuzes gemaakt, geheel terecht. Het is van belang dat een balans wordt gezocht tussen duurzaamheid en de zorg voor het object.

In dit praktijkonderzoek zijn acht erfgoedprofessionals van acht verschillende erfgoedinstellingen geïnterviewd. Elk van de erfgoedprofessionals had tal goede ideeën en oplossingen omtrent duurzaamheid. Aan de musea kan worden aanbevolen om creatieve ideeën en plannen omtrent duurzaamheid met elkaar te delen. Hiervoor staan in dit praktijkonderzoek al een aantal ideeën en oplossingen beschreven. Wellicht dat dit praktijkonderzoek een inspiratiebron kan zijn voor erfgoedinstellingen om gezamenlijk duurzame richtlijnen op te stellen omtrent bruikleenverkeer. Door gezamenlijk richtlijnen op te stellen en helder naar elkaar te communiceren kan worden bepaald waar de grens van duurzaamheid ligt binnen het bruikleenverkeer.

Bronnenlijst

All IT Rooms, "Nieuwe serverruimte voor Anne Frank Stichting" (versie 7 februari 2017)
<http://www.allitrooms.com/nieuws/nieuwe-serverruimte-voor-anne-frank-stichting/>

Bansraj, P., *Paper vooronderzoek; Duurzaamheid in de erfgoedsector: de huidige stand van zaken*. Reinwardt Academie Amsterdam, 2017.

BREEAM-NL, "Amsterdamse cultuursector blinkt uit in duurzaamheid" (versie 18 december 2017)
<https://www.breeam.nl/content/amsterdamse-cultuursector-blinkt-uit-duurzaamheid>

BREEAM-NL, "Stedelijk Museum Amsterdam" (versie 2018) <https://www.breeam.nl/projecten/stedelijk-museum-amsterdam-0>

Collections Trust; A. Dawson & N. Hutcheson, *Packing museum objects. What are the desirable properties of packing materials?* Norfolk Museums and Archaeology Service, 2011.

DEP-ART community, "International Art Logistics Platform" (versie 2018) <https://www.dep-art.com/>

Depotwijzer.be, "Bewaren en verpakken" (versie onbekend) <http://www.depotwijzer.be/soft-en-hardverpakking>.

Dutch Green Building Council, "Grote musea gaan voor duurzaam met BREEAM-NL" (versie 4 maart 2016),
<https://www.dgbc.nl/actueel/nieuwsarchief/grote-musea-gaan-duurzaam-met-breeam-nl>.

Duurzaam Ondernemen, "Consumenten vinden duurzaamheid bedrijven steeds belangrijker" (versie 6 oktober 2016) <https://www.duurzaam-ondernemen.nl/duurzaamheid-bij-consument-de-lift/>

Finnish Museum Association, "Museums and Sustainability" (versie onbekend)
<http://www.museoliitto.fi/en.php?k=10400>.

Framer Framed, "Sustainable Art Communities" (versie 2013) <https://framerframed.nl/blog/sustainable-art-communities-creativity-and-policy-in-the-transnational-caribbean/>

Van Gogh Museum, "Als eerste museum ter wereld BREEAM-NL In-Use score 'Very Good' voor gebouw, beheer én gebruik" (versie 30 juni 2014) <https://www.vangoghmuseum.nl/nl/nieuws-en-pers/nieuwsberichten/duurzaamheidscertificaat-voor-van-gogh-museum>

Van Gogh Museum, *Strategisch Plan 2014-2017*. Managementsamenvatting. Amsterdam 2014.
<https://vangoghmuseum-assetserver.appspot.com/serve?id=5995048227307520&filename=VGM-Strategisch-Plan-2014-2017-NL.pdf>.

Heijden, van der, M., "Hortus Botanicus en de Hermitage delen voortaan energie" (versie 4 januari 2018),
<https://www.trouw.nl/groen/de-hortus-botanicus-en-de-hermitage-delen-voortaan-energie~a7aba052/>

Mecklenburg, M.F., Merrill, M.R., Richard, M. en, ed., *Art in Transit. Handbook for Packing and Transporting Paintings*, Washington: National Gallery of Art, 1997.

Meershoek, P., "Hortus en Hermitage winnen samen Duurzaam Erfgoedprijs" (versie 26 februari 2016),
<https://www.parool.nl/amsterdam/hortus-en-hermitage-winnen-samen-duurzaam-erfgoedprijs~a4252334/>

Museums Association, *Smarter Loans. Principles for lending and borrowing from UK museums*, 2012.
<http://www.museumsassociation.org/download?id=649221.pdf>.

MVO Nederland, “Consument let meer op duurzaamheid bij aankopen” (versie 27 maart 2017)
<https://mvonederland.nl/nieuws/consument-let-meer-op-duurzaamheid-bij-aankopen-0>.

MVO Nederland, *Kantelpunten binnen handbereik: Trendrapport 2017*. Utrecht, 2017.
<https://mvonederland.nl/sites/default/files/media/MVO%20Trendrapport%202017.pdf>

The National Trust, *Manual of Housekeeping: Care and conservation of historic houses*. UK: The National Trust, 2011.

Nederlandse Museumvereniging, *Slimmer lenen. Uitgangspunten bruikleenverkeer binnen Nederland*, 2016.
https://www.museumvereniging.nl/Portals/0/2-ProjectenOnderzoek/Bestanden/Bruikleenverkeer/20160624_DEF_SlimmerLenen_interactief_V2.pdf

Nederlandse Museumvereniging, *Uitlenen is een kans. Museaal bruikleenverkeer in Nederland*, 2014.
https://www.museumvereniging.nl/Portals/0/6-Publicaties/Rapport_MV_Bruikleenverkeer.pdf

Richter, M., WWF-Australia, “Why sustainable development goals are more important than ever” (versie 23 november 2016) <https://www.thefifthestate.com.au/columns/spinifex/why-sustainable-development-goals-are-more-important-than-ever>.

Verhoeven, N., *Wat is onderzoek? Praktijkboek methoden en technieken voor het hoger onderwijs*. Den Haag: Uitgeverij Boom Lemma, 2011.

Het Scheepvaartmuseum, “Koningssloep vaarklaar dankzij succesvolle samenwerking Azko Nobel” (versie 2014)
<https://www.hetscheepvaartmuseum.nl/over-het-museum/pers/persbericht-samenwerking-akzonobel>

Het Scheepvaartmuseum, “Het Scheepvaartmuseum ontvangt BREEAM-NL In-Use certificaat” (versie 2017),
<https://www.hetscheepvaartmuseum.nl/over-het-museum/pers/breem-nl-in-use-certificaat>

Stedelijk Museum Amsterdam, “Stedelijk ontvangt BREEAM-NL In-Use duurzaamheidscertificaat” (versie 31 oktober 2017), <https://www.stedelijk.nl/nl/nieuws/stedelijk-ontvangt-breem-nl-in-use-duurzaamheidscertificaat>

Stolow, N., *Conservation and exhibitions, Packing, transport, storage and environmental considerations*. Boston: Butterworths, 1987.

Zoelen, van, B., “Nieuwe ‘duurzame’ start voor het Tropeninstituut” (versie 25 september 2017),
<https://www.parool.nl/amsterdam/nieuwe-duurzame-start-voor-het-tropeninstituut~a4518377/>.

Interviews

Anne Frank Stichting Amsterdam, collectiebeheerder, geïnterviewd door P. Bansraj op 11 december 2017.

DEP-ART, ex-senior international projectmanager Hizkia van Kralingen en oprichter DEP-ART, "Interviewvragen scriptie duurzaamheid verpakkingsmaterialen en transport". Antwoorden op e-mailconversatie 11 december 2017.

Van Gogh Museum, depotbeheerder, "Interviewvragen scriptie duurzaamheid verpakkingsmaterialen en transport". Antwoorden op e-mailconversatie 13 december 2017.

Hermitage Amsterdam, coördinator tentoonstellingen, "Interviewvragen scriptie duurzaamheid verpakkingsmaterialen en transport". Antwoorden op e-mailconversatie 15 december 2017.

Het Mauritshuis, registrar, geïnterviewd door P. Bansraj op 28 november 2017.

Tropenmuseum Amsterdam, registrar, "Interviewvragen scriptie duurzaamheid verpakkingsmaterialen en transport". Antwoorden op e-mailconversatie 18 december 2017.

Scheepvaartmuseum Amsterdam, collectiebeheerder, "Interviewvragen scriptie duurzaamheid verpakkingsmaterialen en transport". Antwoorden op e-mailconversatie 8 december 2017.

Stedelijk Museum Amsterdam, senior-registrar, geïnterviewd door P. Bansraj op 15 december 2017.

Bijlagen

Volgorde van de interviews:

1. De Anne Frank Stichting
2. Stedelijk Museum Amsterdam
3. Tropenmuseum
4. De Hermitage
5. Het Scheepvaartmuseum
6. Van Gogh Museum
7. Het Mauritshuis
8. Online community DEP-ART: International Art Logistics

Anne Frank Stichting, Amsterdam

Collectiebeheerder

11 december 2017

Met mijn scriptie probeer ik o.a. duurzaamheid op collectiemanagement niveau onder de aandacht te brengen bij musea. Vindt u duurzaamheid binnen de museumwereld belangrijk en kunt u dit toelichten?

Uiteraard vind ik dit belangrijk, zowel in het gehele werkveld als per museum. Per museum kan je kijken hoe je daarmee om kan gaan. De Anne Frank Stichting heeft een heel duurzaamheidsproject achter de rug vanuit een andere afdeling dan collecties (red. refereert aan BREEAM-NL). Onze afdeling collecties draagt daar niet specifiek iets bij. Daarnaast hebben wij geen specifiek duurzaamheidsbeleid op het gebied van de collectie. Alles wat wij met de collectie doen, doen wij volgens de voorgeschreven richtlijnen. Als deze richtlijnen (red. richtlijnen m.b.t. klimaat van het depot, arthandeling, protocollen etc.) het toelaten dat daar met een duurzame manier om kan worden gegaan zullen wij dat zeker doen.

Merkt u dat duurzaamheid steeds vaker een punt van aandacht is binnen de museumwereld? Op welke manier merkt u dit?

Ik hoor het wel eens voorbij komen van andere musea, maar niet specifiek wat er gebeurt. Binnen ons museum merk ik wel dat duurzaamheid in bredere zin steeds meer naar voren komt. Er zijn minder printers op het kantoor, afval wordt gescheiden, de verlichting werkt op sensoren. In die zin zie je duurzaamheid wel in het gebouw bij ons terugkomen.

In dit onderzoek bekijk ik hoe musea duurzamer om (kunnen) gaan met verpakkingsmateriaal en transport. Op welke manier wordt er bij uw museum gedaan aan verduurzaming op collectieniveau?

Het grootste deel van onze collectie is van papier. Daarom werken wij vooral met zuurvrije dozen, zuurvrij papier, etc. Omdat onze collectie vrij beperkt is qua materiaal, gebruiken we daarom veel dezelfde verpakkingsmaterialen. De zuurvrije dozen hergebruiken we zeker. De dozen die wij gebruiken zijn heel goed te hergebruiken en schoon te maken.

We werken veel met verschillende soorten schuim, ook dit hergebruiken we. Een van de redenen dat wij onze verpakkingsmaterialen hergebruiken is omdat onder andere de dozen zeer prijzig zijn. Voor onze depot verhuizing hebben wij veel nieuwe dozen moeten bestellen (red. bij Jansen-Wijsmuller & Beuns B.V.), en die waren erg duur.

Bij sommige objecten wordt er echt op maat karton gesneden voor het object waarna het object in plastic wordt gewikkeld. Bij dit soort verpakkingen is het lastig om her te gebruiken. Ik zie wel dat bij kunsttransporteurs er veel meer plastic wordt gebruikt om het object mee in te wikkelen. Een transporteur zou daar zeker wel op een duurzame manier mee kunnen omgaan.

Hoe probeert uw museum duurzaam om te gaan met transport?

Hiervoor werken wij altijd samen met CROWN en zij bepalen de meest veilige en kortste route. Bij het transport gaat echter veiligheid altijd voorop. In het kader van duurzaamheid maakt CROWN gebruik van een speciaal geklimatiseerde vrachtwagen.

Maakt uw museum wel eens gebruik van combinatie- of verzameltransporten?

Nee dat hebben we nog nooit gedaan. Dit komt vooral omdat wij vrij weinig bruikleenverkeer hebben als museum. Het afgelopen jaar hebben wij niet meer dan twee bruiklenen gehad, en minder dan tien bruiklenen zijn bij ons de deur gegaan naar een ander museum. Dit is dan heel specifiek voor ons geregeld. Wij kijken dan niet naar de mogelijkheid van een combinatietransport om bijvoorbeeld kosten te besparen. Wij lenen als erfgoedinstelling niet vaak een object uit, wanneer dit wel gebeurd is dit een bijzondere situatie en willen wij geen enkel risico lopen op een incident.

Zou een combinatie- of verzameltransport in de toekomst praktisch mogelijk zijn voor de Anne Frank Stichting?

Dat durf ik niet te zeggen, het moet dan inderdaad praktisch net uitkomen. Daarnaast moeten wij dit ook goedkeuren. Ik durf niet te zeggen of dit vanuit hogerop goed gekeurd zou worden. Vooral omdat wij als erfgoedinstelling vrij weinig uitlenen. Ook bij deze besluitvorming staat veiligheid voorop. Maar het idee vind ik wel heel goed! Ik merk wel dat er vanuit kunst transporteurs hier steeds vaker op gelet wordt.

Er is wel binnen de stichting het idee om in de toekomst soepeler om te gaan met het uitlenen van objecten. Dit omdat het best jammer is dat we niet onze gehele collectie aan het publiek kunnen tonen, maar dit willen we wel.

Zijn er volgens u andere mogelijkheden om duurzamer om te gaan een collectie?

Bij duurzaam omgaan met verpakkingsmaterialen zou je bijvoorbeeld kunnen kijken naar het soort materiaal dat gebruikt wordt. Bijvoorbeeld vaak worden bij een transport kunstwerken in rolwagens of karren gezet en met hoeveelheden plastic ingeseald. Na aankomst worden deze plastics vaak gelijk weggegooid. Dat is zonde, dat zou je kunnen hergebruiken maar je zou ook ander materiaal kunnen gebruiken in plaats van plastic. Ik zie soms dat er textiele dekens worden gebruikt bij bronzen objecten of grote beelden, wellicht zouden er gelijksoortige materialen voor zo'n rolwagen gebruikt kunnen worden. Een nadeel aan dit soort dekens is wel dat ze niet voor elk soort transport handzaam zijn. Ook een punt bij duurzaam omgaan met verpakkingsmateriaal is: de musea bestellen de materialen bij de leverancier wat daar beschikbaar is. Als er meer vraag komt naar materiaal wat her te gebruiken is, duurzamer is en beter voor het milieu is creëert een leverancier dat misschien en zijn we mogelijk een stap dichterbij duurzaamheid.

Als je het hebt over duurzaamheid en transport zou je kunnen kijken naar het soort vervoersmiddel dat door de transporteur wordt ingezet. Ik denk dat dit vooral bij de kunsttransporteur ligt, hoe zij kunnen bijdragen aan duurzaamheid.

Merkt u dat duurzaamheid steeds vaker een punt van aandacht is binnen de museumwereld?

Ja zeker, sinds een aantal jaar hebben we de Europese Registrars Meeting (ERC) en de Amerikaanse variant hiervan (red. beiden eens in de twee jaar). We hebben een paar edities geleden de Europese Registrars Meeting in Amsterdam gehad. Daar was het thema duurzaamheid. Bij een ander conferentie heb ik gehoord over de Britse variant; zij waren bezig met het verbreden van klimaateisen in de zin van duurzaamheid. Dat is daarna ingezakt, tot op het moment dat wij bij het Stedelijk Museum BREEAM gingen uitvoeren. Ik merk wel dat BREEAM op dit moment geen consequenties heeft gehad voor mijn werk. Ik werd wel in het kader van BREEAM gevraagd om informatie te verstrekken over al onze transportbewegingen in één jaar. Voor ons was dat niet mogelijk omdat dat zeer veel is.

Met mijn scriptie probeer ik o.a. duurzaamheid op collectiemanagement niveau onder de aandacht te brengen bij musea. Vindt u duurzaamheid binnen de museumwereld belangrijk en kunt u dit toelichten?

In relatie tot mijn werkvlak binnen de erfgoedwereld is dit heel lastig. Als je binnen mijn werkvlak echt duurzaam wil zijn moet je stoppen met bruikleenverkeer. Wanneer de beslissing genomen wordt om duurzaam om te gaan met bruiklenen creëer je voor jezelf een moeilijke opdracht. Duurzaamheid kan ook botsen met andere belangen en andere wensen die je zou willen hebben. Bij ons museum is het moeilijk om rekening te houden met duurzaamheid. We hebben een grote collectie. Veel van deze collectie wordt tentoongesteld in het museum bij de vaste tentoonstellingen. Deze tentoonstellingen vullen we vaak aan met bruiklenen. Daarnaast bestaan onze tijdelijke tentoonstellingen voornamelijk uit bruiklenen. Het doen van (internationale) bruiklenen is niet duurzaam; je hebt hier vrachtwagens, vliegtuigen, verpakkingsmateriaal bij nodig. Ik vind het ingewikkeld als dit duurzamer moet. Bij bruiklenen heb je andere belangen, onder andere onze taak: de zorg voor het object.

In dit onderzoek bekijk ik hoe musea duurzamer om (kunnen) gaan met verpakkingsmateriaal en transport. Wordt er binnen uw museum hier aandacht aan geschonken m.b.t. verpakkingsmaterialen of is dat in de praktijk niet mogelijk?

Ik denk dat het antwoord ergens in het midden ligt. Als je deze vraag aan het Van Gogh museum stelt, zal het antwoord waarschijnlijk zijn: Ja dat doen we want we gebruiken huurkisten. Dat is zeer logisch als je naar hun collectie kijkt (red. voornamelijk schilderijen en werken op papier en vrij klein). Iedere collectie is anders. Onze collectie is totaal anders. Wij hebben ook schilderkunst, echter is dit een van de kleinere deelcollecties. We hebben veel werken op papier die in grootte zeer variëren. Daarnaast hebben we veel sculpturen en andere kunstinstallaties die uit vele delen kunnen bestaan. De werken hebben allerlei verschillende materialen en groottes. Daarom ligt het in ons geval antwoord over duurzaamheid in het midden. Waar wij kunnen gebruiken we huurkisten, meestal is dit voor schilderkunst van gemiddelde maten. Zodra je hier buiten valt lukt dit niet meer. In dat geval ga je kijken hoe je het werk het best kan verpakken. Ook hier weer gaat de zorg voor het object voorop.

Wanneer ik met de behoudsmedewerker plannen maak voor het verpakken van een object kijken wij naar: wat is het beste voor het werk, wat is handig, wat werkt het snelst en wat is kostenbesparend. Of dat duurzaam is weet ik niet.

Over het hergebruiken van softverpakking weet ik dat onze afdeling Behoudstechnieken (red. zij pakken de kunstwerken in en uit), soms bijvoorbeeld het karton en plastics recyclen en soms ook weer niet. Maar een deel van het verpakkingsmateriaal wordt zeker bewaard en hergebruikt. Het hangt er wel van af hoe vies een verpakkingsmateriaal wordt na een bruikleentransport.

Als we het over verpakkingsmaterialen hebben, welk soort verpakkingsmateriaal wordt vaak gebruikt binnen uw museum? Softverpakking of hardverpakking? En dan kunststof of organisch materiaal?

Wij hebben vaak interne transporten om de vaste collectie af te wisselen. Onze afdeling Behoudstechnieken werkt daarom veel met verzamelverpakkingen. Dat zijn kunststof paletkragen van één meter bij één meter, maar ook gebruiken we karren. Sommige hebben we besteld en sommige hebben we zelf gemaakt. Dat zijn fawic karren (red. een soort luchtvracht kar), en metalen karren die de medewerkers van deze afdeling hebben bekleedt met planken en schuim. Deze worden veel gebruikt voor schilderkunst bijvoorbeeld. Dit kunnen we alleen doen voor de eigen collectie. Op het moment dat je dit met een bruikleen wil doen moet je eerst de bruikleengever op de hoogte stellen. Verder heeft bijna al onze schilderkunst een transport beschermlijst. Daar zit een houten lijst omheen die iets breder is dan het werk, dat is om het werk te beschermen bij hantering. Bij hanteren pak je in feite de beschermlijst vast. Deze lijst gaat ook mee in de kist bij een transport. Omdat wij deze beschermlijsten toepassen kan je het werk in zo'n beklede kar stoppen. Vaak gaat er nog plastic om het werk heen en misschien nog verpakkingsmaterialen als schuim tussen de werken. Of duurzaamheid een directe drijfveer hierachter is denk ik niet. Het heeft vooral te maken met efficiency. Samengevat: we gebruiken huur- en verzamelverpakkingen waar het kan net als ieder ander museum. Maar het is heel erg van belang wat voor soort collectie je hebt. En het gaat vooral om de balans tussen duurzaamheid en de zorg voor het object en de kwaliteit van je presentatie.

Bij de brochure 'Slimmer Lenen' van de Nederlandse Museumvereniging werd het deelnemen aan een combinatie- of verzameltransport als optie gezien voor duurzamer omgaan met transport. Zou dit in de praktijk ook een optie voor uw museum kunnen zijn?

Het combineren van transporten lijkt tegenwoordig een toverwoord te zijn voor musea. In de praktijk is dit niet eenvoudig. Opnieuw heb je hier weer te maken met de zorg voor het object. Vanuit die taak zullen wij altijd eerder kiezen voor een transport wat zo direct mogelijk wordt uitgevoerd. In het verleden hebben wij wel eens meegedaan aan een combinatietransport maar dat doen we niet meer omdat wij ernaar streven om een zo direct mogelijk transport te hebben. Je wilt bij een bruikleentransport onnodige handeling voorkomen met je object, ervan uitgaande dat je object kwetsbaar is en dat bij iedere handeling die je doet daar eventueel schade zou kunnen ontstaan. Kortom je wil zo min mogelijk gedoe met je object. Maar als wij bijvoorbeeld een bruikleen van ons museum naar een museum in Rotterdam moet, en er wordt onderweg gestopt in Den Haag om een ander kunstwerk op te halen (red. zonder dat het kunstwerk wat al aan boord verschoven wordt), om vervolgens door te rijden naar Rotterdam; dat is geen enkel probleem. Dat is iets wat we nog steeds als museum doen. Bij het regelen van een transport met een kunsttransporteur willen wij altijd heel goed weten wat er precies gaat gebeuren en hoe het transport zal verlopen.

Bij mij hangt wel de vraag; zorgt een combinatietransport wel voor verduurzaming. Voor mij is dat geen feit. Ik zou verduurzaming zoeken in iets anders. Maar het basisbeginsel waaruit wij werken is dat veiligheid en de zorg voor het object altijd voorop gaat. Daarbij komt kijken dat veel objecten die wij vervoeren niet van ons zijn. Dit zorgt voor een andere dynamiek en blijft altijd een aandachtspunt binnen ons museum. Musea moeten zich realiseren dat de eigenaar van de bruikleen altijd het laatste woord heeft. Wij als museum kunnen wel van alles vinden en denken, maar daar kan een bruikleeneigenaar het niet mee eens zijn. Als museum moet je uitvoeren wat de bruikleeneigenaar wil.

Zijn er volgens u naast combinatietransporten, andere mogelijkheden om duurzaam om te gaan met transport?

Misschien zou je als museum minder internationale bruiklenen moeten doen, dat scheelt enorm in meerdere opzichten (red. vrachtvliegtuigen, vrachtwagens, verpakkingen, etc.). Klimaat is ook een punt waar je naar zou kunnen kijken als je het hebt over verduurzaming. Bruikleengevers vragen soms om klimaatuitdraaien, die willen de klimaatresultaten zien voordat ze een object willen uitlenen. Je kan bijvoorbeeld ruimere klimaatrichtlijnen invoeren, maar daarvoor heb je weer instemming nodig van de bruikleengever. Veel bruikleengevers hebben jammer genoeg nog strikte eisen in hun voorwaarden staan. Je kan er als museum voor kiezen om dan af te zien van het bruikleen. Intern kan je hierover een gesprek voeren. Wat prevaleert dan? De kwaliteit van je tentoonstelling of je duurzaamheid?

Ik weet wel dat het V&A museum in Londen bezig was met duurzaamheid met betrekking tot het klimaat. Zoiets hebben wij nog niet gedaan, maar ik zou het wel interessant vinden voor ons museum. Dit hoeft niet lastig te zijn met zoveel bruiklenen zolang je er goed over communiceert.

Verder als ik duurzaamheid in onze situatie bekijk, wij wisselen heel vaak kunstwerken in onze tentoonstellingen. De kunstwerken die wij wisselen worden uit ons externe depot bij Amsterdam Sloterdijk gehaald. Het heen en weer rijden met een vrachtwagen is niet duurzaam. Een extern depot is dan eigenlijk ook niet duurzaam. Je zou daarom bijvoorbeeld minder vaak de collectie kunnen wisselen, dan ben je duurzamer bezig.

Mijn boodschap hiermee is: kijk niet alleen naar het deel waar het wordt uitgevoerd, maar kijk vooral ook naar het begin waar de beslissing genomen wordt. Dat besluit heeft gevolgen en consequenties voor je collectie met betrekking tot duurzaamheid. Je moet bij het begin beginnen, en niet bij het eind.

Om een voorbeeld hierbij te geven: Schiphol heeft onlangs besloten om zich meer te gaan richten op passagiersvluchten en steeds minder vrachtluchten. Het vliegveld in Luik, België komt steeds meer op als vrachtvliegveld. Wij als museum moeten daar dan ook gebruik van maken. Het is een economische beslissing, buiten ons bereik die ook invloed heeft op duurzaamheid van het museum.

Tropenmuseum, Amsterdam

Registrar

18 december 2017

Vraag 1: Met mijn scriptie probeer ik o.a. duurzaamheid op collectiemanagementniveau onder de aandacht te brengen bij musea. Vindt u duurzaamheid binnen de museumwereld belangrijk en kunt u dit toelichten?

Duurzaamheid is een aandachtspunt voor de hele samenleving, dus zeker ook voor musea.

Vraag 2: Merkt u dat duurzaamheid steeds vaker een punt van aandacht is binnen de museumwereld? Zo ja, op welke manieren merkt u dit?

De meeste van de nieuwe depotgebouwen worden duurzaam gebouwd. Een aantal transportbedrijven werkt 'paperless' en verstuurd de correspondentie en facturen volledig als digitaal bestand.

Vraag 3: In dit onderzoek bekijk ik hoe musea duurzamer om (kunnen) gaan met verpakkingsmateriaal en transport. Wordt er binnen uw museum hier aandacht aan geschonken m.b.t. verpakkingsmaterialen en transport? Zo ja, op welke manier? Zo nee, wordt hier wel over nagedacht om dit te gaan doen?

We werken veel met grijze bakken met fillers. We hebben een aantal kisten waar deze in kunnen, zodat er een schokbuffering is. Maar niet alle voorwerpen lenen zich hiervoor. Soms gebruiken we de grijze bakken ook voor extern transport. Omdat het object dan gevoeliger is, vragen we dan meestal om een direct transport (wat dan weer niet duurzaam is). Voor interne transporten tussen onze locaties proberen we zoveel mogelijk te clusteren en rijden we per maand 1 rondje langs alle locaties om de transporten, zodat er geen halve wagens voor niets rijden.

Vraag 4: Als we het over verpakkingsmaterialen hebben, welk soort verpakkingsmateriaal wordt het meest gebruikt binnen uw museum? Softverpakking of hardverpakking? En dan kunststof of organisch materiaal?

Het meest gebruiken we kratten met kussens. Deze zijn meerdere keren inzetbaar. De kussens worden beschermd tegen vuil door zuurvrij vloeï, dit wordt wel weggegooid. Daarna beebord objectverpakkingen, die voor het object zelf zijn gemaakt en gelijk dienen als depotverpakking. In sommige gevallen bewaren we grotere voorwerpen in hun 'transportframe' / kist.

Vraag 5: Stel uw museum besluit om verpakkingsmaterialen te gaan hergebruiken, welke voor- en nadelen kunnen er zijn naar uw mening of ervaring?

Nadelen: Softpack dat in aanraking is geweest met het object kan je over het algemeen niet hergebruiken. Opslag van kisten kost ruimte. Ruimte kost geld. De kans dat er een object in past is klein.

Voordelen: omdat de kosten van verpakking over het algemeen bij de bruikleennemer zijn, zal er weinig financieel voordeel voor de bruikleengever zitten in het hergebruiken van kisten. Sommige transporteurs bieden 2^e hands kisten aan voor lagere prijs. Daar heb ik wel eens gebruik van gemaakt.

Vraag 6: Zijn er volgens u of uw collega's andere mogelijkheden om duurzamer om te gaan met verpakkingsmaterialen?

Hoe meer je de verpakking van het object volgens standaardmaten doet, hoe meer je gebruik kan maken van standaard huurkisten. Inzamelen van (softpack) materiaal voor recycling. Een manier op vloei papier re-usable te maken.

Vraag 7: Dan nu over transport. Maakt uw museum gebruik van combinatie- of verzameltransporten? Zo ja, hoe ziet dit proces eruit? Zo nee, is een combinatietransport in de praktijk mogelijk voor uw museum?

In het kader van 'Smarter Loans' proberen we altijd een balans te vinden tussen de eisen die het object stelt, de verpakking en de wijze van transport. Over het algemeen kunnen we met een verzameltransport instemmen, mits dezelfde dag afgeleverd en met een kunsttransporteur. Als het object kwetsbaar is en/of de verpakking is minimaal zullen we kiezen voor een direct transport.

Vraag 8: Wat zijn volgens u struikelpunten of blokkades bij combinatietransporten?

Het overladen van de verpakkingen, vrachtwagen open, verschuiven van verpakkingen

Vraag 9: Zijn er volgens u naast combinatietransporten, andere mogelijkheden om duurzaam om te gaan met transport?

Transporteurs zouden erop in kunnen spelen door vaste routes aan te bieden en 3D (verzamel) kisten te ontwikkelen.

Vraag 10: Is er nog iets dat u kwijt zou willen over dit onderwerp?

-

De Hermitage, Amsterdam

Coördinator tentoonstellingen

15 december 2017

Opmerking: De Hermitage Amsterdam bezit geen eigen collectie, dus alle objecten zijn in bruikleen. Aangezien de manier waarop objecten worden verpakt de wens van de bruikleengever is, hebben wij daar meestal geen invloed op.

Vraag 1: Met mijn scriptie probeer ik o.a. duurzaamheid op collectiemanagement niveau onder de aandacht te brengen bij musea. Vindt u duurzaamheid binnen de museumwereld belangrijk en kunt u dit toelichten?

Zeker, Hermitage Amsterdam is vorig jaar een samenwerking met de Hortus Botanicus aangegaan waarbij onze warmteopslag nu hun kassen verwarmd. Tevens zijn wij bezig met voorbereidingen voor het plaatsen van zonnepanelen op het dak. Naast het feit dat wij aan ruime afvalscheiding doen, wordt het afval ook CO2 neutraal opgehaald. En de kerstboom die elk jaar in de entreefoyer wordt neergezet is gemaakt uit gerecyclede plastic flessen.

Vraag 2: Merkt u dat duurzaamheid steeds vaker een punt van aandacht is binnen de museumwereld? Zo ja, op welke manieren merkt u dit?

Niet zo zeer binnen de museumwereld als wel in de wereld in het algemeen. De trend is biologisch, groen en CO2 neutraal.

Vraag 3: In dit onderzoek bekijk ik hoe musea duurzamer om (kunnen) gaan met verpakkingsmateriaal en transport. Wordt er binnen uw museum hier aandacht aan geschonken m.b.t. verpakkingsmaterialen en transport? Zo ja, op welke manier? Zo nee, wordt hier wel over nagedacht om dit te gaan doen?

In onze samenwerking met het Staatsmuseum de Hermitage in St.-Petersburg hergebruiken we houten transportkisten. Daarbij hoeft vaak alleen de interne verdeling van een kist te worden aangepast.

Vraag 4: Als we het over verpakkingsmaterialen hebben, welk soort verpakkingsmateriaal wordt het meest gebruikt binnen uw museum? Softverpakking of hardverpakking? En dan kunststof of organisch materiaal?

Beide soorten worden evenveel gebruikt. De meeste objecten zijn eerst in vloeipapier, zijdepapier, tyvek, noppenfolie gepakt en vervolgens in houten kisten.

In principe maken wij uitsluitend gebruik van transport over land maar bij luchtvracht heeft het onze voorkeur geen compleet kunststofkist te gebruiken. Omdat het materiaal niet kan ademen is er de mogelijkheid dat er condensvorming ontstaat wat weer nadelige gevolgen voor de kunst kan hebben.

Vraag 5: Stel uw museum besluit om verpakkingsmaterialen te gaan hergebruiken, welke voor- en nadelen kunnen er zijn naar uw mening of ervaring?

Softpacking is meestal niet goed her te gebruiken omdat er scheuren ontstaan tijdens het uitpakken. Wij proberen de objecten terug te sturen in hun originele verpakking maar vaak moet papier vervangen worden. Noppenfolie is daarentegen wel makkelijk herbruikbaar.

Nadeel van noppenfolie is wel dat het makkelijk stof/vuil aantrekt. Daardoor is het dan weer schadelijk voor het object. De ruimte waarin het object wordt uitgepakt moet dan 'steriel' zijn. Ook tyvek heeft de neiging snel vies te worden.

Vraag 6: Zijn er volgens u of uw collega's andere mogelijkheden om duurzamer om te gaan met verpakkingsmaterialen?

Aangezien hergebruik vaak niet de ideale optie is zou ik zeggen dat ze beter gerecycled moeten worden om te kunnen verduurzamen.

Vraag 7: Dan nu over transport. Maakt uw museum gebruik van combinatie- of verzameltransporten? Zo ja, hoe ziet dit proces eruit? Zo nee, is een combinatietransport in de praktijk mogelijk voor uw museum?

In de Hermitage Amsterdam wisselen we elk half jaar van tentoonstelling. De vrachtwagen(s) met de collectie voor de nieuwe tentoonstelling komen aan en nemen de collectie van de oude tentoonstelling mee.

Soms wordt er echter voor gekozen het risico te spreiden omdat de verzekerde waarde van de collectie zo hoog is. Dan komen er meerdere trucks aan die vervolgens leeg teruggaan. De transporteur lost dit zelf weleens op door bijvoorbeeld door te rijden naar Parijs of Madrid om daar weer kunst op te halen alvorens terug te rijden.

Vraag 8: Wat zijn volgens u struikelpunten of blokkades bij combinatietransporten?

Het interne ruimtegebrek. Omdat de oude collectie nog in huis is, is er nauwelijks ruimte voor de nieuwe collectie en wordt er mogelijk onnodig geschoven met kisten om ruimte te maken.

Vraag 9: Zijn er volgens u naast combinatietransporten, andere mogelijkheden om duurzaam om te gaan met transport?

Er zijn diverse musea (in Nederland) die een exclusief transport eisen. Zo kan het voorkomen dat er twee trucks vanuit bijvoorbeeld Den Haag komen rijden omdat een of beide musea een exclusief transport eisen. Als zij deze eisen zouden laten vallen zou er op transport bezuinigd en verduurzaamt kunnen worden.

Vraag 10: Is er nog iets dat u kwijt zou willen over dit onderwerp?

Duurzaamheid, efficiëntie en kostenbesparing worden altijd tegen elkaar afgewogen. Aangezien de meeste culturele instellingen met kleine budgetten moeten werken verliest duurzaamheid het vaak van efficiëntie en kostenbesparing.

Zo zijn de kosten voor het opslaan voor kisten vaak hoger dan het opnieuw laten maken.

Scheepvaartmuseum, Amsterdam

Collectiebeheerder

8 december 2017

Vraag 1: Met mijn scriptie probeer ik o.a. duurzaamheid op collectiemanagement niveau onder de aandacht te brengen bij musea. Vindt u duurzaamheid binnen de museumwereld belangrijk en kunt u dit toelichten?

Ja, dat lijkt mij een onoverkomelijk aandachtspunt in deze tijd waarin wegwerpmaterialen steeds goedkoper voor handen zijn.

Vraag 2: Merkt u dat duurzaamheid steeds vaker een punt van aandacht is binnen de museumwereld? Zo ja, op welke manieren merkt u dit?

Ja, onder meer door dergelijke enquêtes.

Vraag 3: In dit onderzoek bekijk ik hoe musea duurzamer om (kunnen) gaan met verpakkingsmateriaal en transport. Wordt er binnen uw museum hier aandacht aan geschonken m.b.t. verpakkingsmaterialen en transport? Zo ja, op welke manier? Zo nee, wordt hier wel over nagedacht om dit te gaan doen?

Ja, we proberen met transporten altijd op een zo praktisch en efficiënt mogelijke manier te regelen en afstemmen met andere instellingen. We hergebruiken verpakkingsmateriaal indien mogelijk en maken gebruik van huurkisten van transporteurs. Let wel dat het om collectie gaat dus duurzaamheid staat hierbij niet voorop: het is vooral belangrijk dat de verpakkingswijze gekozen wordt die er voor zorgt dat het object op een verantwoorde manier van A naar B en weer terug komt. Dit laatste zorgt er dus voor dat het niet altijd 'duurzaam' verpakt kan worden.

Vraag 4: Als we het over verpakkingsmaterialen hebben, welk soort verpakkingsmateriaal wordt het meest gebruikt binnen uw museum? Softverpakking of hardverpakking? En dan kunststof of organisch materiaal?

Dat ligt helemaal aan het object. We hebben een hele diverse collectie waardoor het altijd zoeken is naar de juiste verpakkingswijze. Er wordt softverpakking gebruikt en indien mogelijk en *nodig* huurkisten. Voor modellen en globes gebruiken we zgn. transportplanken met eventueel plastic er over heen.

Vraag 5: Stel uw museum besluit om verpakkingsmaterialen te gaan hergebruiken, welke voor- en nadelen kunnen er zijn naar uw mening of ervaring?

We hergebruiken verpakkingsmateriaal en we lopen tegen de volgende dingen aan: Opslag ruimte voor bijvoorbeeld op maat gemaakte kisten. Waar sla je dit op? Hier moet je of ruimte voor hebben of voor huren wat altijd geld kost (voor een ruimte die je 'over' hebt betaal je immers ook huur). Hoe houd je dan bij wat je nog hebt staan? Ook loop je er vaak tegen aan dat een oude kist vaak toch niet de juiste afmetingen heeft (voornamelijk vaak aan een kant te klein).

We bewaren ook noppenfolie: Ook dit neemt ruimte in en het vinden van een passend stuk is soms lastig. Tevens kan er nog oud tape aan zitten wat het gebruik lastiger maakt (het tape trekt het plastic kapot etc.)

Vraag 6: Zijn er volgens u of uw collega's andere mogelijkheden om duurzamer om te gaan met verpakkingsmaterialen?

Dit is iets wat naar mijn idee bij de transportbedrijven ligt: Wat zij aanbieden en wat er op de markt te krijgen is. Duurzaam gaat daarnaast vaak gepaard met een hoge prijs, dus mochten we ongelimiteerd budget hebben dan zou je natuurlijk kunnen investeren in zeg opslag voor kisten etc.

Vraag 7: Dan nu over transport. Maakt uw museum gebruik van combinatie- of verzameltransporten? Zo ja, hoe ziet dit proces eruit? Zo nee, is een combinatietransport in de praktijk mogelijk voor uw museum?

Ja, zie antwoord op vraag 3: we proberen het altijd zo praktisch en efficiënt mogelijk af te stemmen maar altijd gebaseerd op wat het beste is voor het object. Transporten laten we voornamelijk door externen uitvoeren (Crown, van Kralingen etc.) dus hoe het proces er uit ziet zou je aan hun moeten vragen. Wij geven slechts door om welke objecten het gaat, dat het gecombineerd mag worden (indien dit kan, wat veelal het geval is) en welke datum het opgehaald kan worden. Zij regelen de logistiek.

Vraag 8: Wat zijn volgens u struikelpunten of blokkades bij combinatietransporten?

Blokkade is als het om een te fragiele object gaat waardoor we een direct transport willen. Dan gaat er vaak ook een koerier mee.

Vraag 9: Zijn er volgens u naast combinatietransporten, andere mogelijkheden om duurzaam om te gaan met transport?

Vast wel, maar dit is iets wat transporteurs misschien zouden kunnen aanbieden? Zelf doen we ook transporten indien dit mogelijk is, maar of dit zo veel duurzamer is dan via een transportbedrijf vraag ik me af (we hebben zelf geen transport bus). De keuze hiervoor is vaak het laag houden van kosten.

Vraag 10: Is er nog iets dat u kwijt zou willen over dit onderwerp?

Succes met je scriptie, houd je me op de hoogte van het eindresultaat?

Van Gogh museum, Amsterdam

Depotbeheerder

13 december 2017

Vraag 1: Met mijn scriptie probeer ik o.a. duurzaamheid op collectiemanagement niveau onder de aandacht te brengen bij musea. Vindt u duurzaamheid binnen de museumwereld belangrijk en kunt u dit toelichten?

Duurzaamheid is zeker een belangrijk aspect maar het moet verantwoord voor de collectie zijn en blijven.

Vraag 2: Merkt u dat duurzaamheid steeds vaker een punt van aandacht is binnen de museumwereld? Zo ja, op welke manieren merkt u dit?

Het museum heeft duurzaamheid als speerpunt en we hebben o.a. een BREEAM-keurmerk voor het gebouw.

Vraag 3: In dit onderzoek bekijk ik hoe musea duurzamer om (kunnen) gaan met verpakkingsmateriaal en transport. Wordt er binnen uw museum hier aandacht aan geschonken m.b.t. verpakkingsmaterialen en transport? Zo ja, op welke manier? Zo nee, wordt hier wel over nagedacht om dit te gaan doen?

Ja door bijvoorbeeld kisten te huren i.p.v. te maken als dit mogelijk is. Verder worden verpakkingsmaterialen meerdere keren hergebruikt, ook daar waar het mogelijk is. Het moet uiteraard schoon en heel zijn.

Vraag 4: Als we het over verpakkingsmaterialen hebben, welk soort verpakkingsmateriaal wordt het meest gebruikt binnen uw museum? Softverpakking of hardverpakking? En dan kunststof of organische materiaal?

Beide verpakkingsmaterialen worden gebruikt op aanvulling van elkaar. En dan altijd kunststof.

Vraag 5: Stel uw museum besluit om verpakkingsmateriaal te gaan hergebruiken, welke voor- en nadelen kunnen er zijn naar uw mening of ervaring?

Het museum hergebruikt al zo veel mogelijk verpakkingsmaterialen (zie punt 3). Voordeel is dat er minder materiaal wordt gebruikt, dit is effectief voor milieu maar ook voor kostenbesparend. Een nadeel is dat het soms wat extra tijd kost om passende stukken verpakkingsmateriaal te vinden. Een ander nadeel is het opslaan van de verpakkingsmaterialen.

Vraag 6: Zijn er volgens u of uw collega's andere mogelijkheden om duurzamer om te gaan met verpakkingsmaterialen?

Volgens mij kan er een duurzaamheidsslag gemaakt worden in het type materiaal (nu kunststoffen). Maar ik heb hier geen voorbeelden van.

Vraag 7: Dan nu over transport. Maakt uw museum gebruik van combinatie- of verzameltransporten? Zo ja, hoe ziet dit proces eruit? Zo nee, is een combinatietransport in de praktijk mogelijk voor uw museum?

Is iets voor registrar. (red. Er wordt nogmaals contact opgenomen met de registrar ter beantwoording van deze vraag.)

Vraag 8: Wat zijn volgens u struikelpunten of blokkades bij combinatietransporten?

Zie antwoord 7. (red. Er wordt nogmaals contact opgenomen met de registrar ter beantwoording van deze vraag.)

Vraag 9: Zijn er volgens u naast combinatietransporten, andere mogelijkheden om duurzaam om te gaan met transport?

Misschien duurzame auto's, uitstoot compenseren etc.

Vraag 10: Is er nog iets dat u kwijt zou willen over dit onderwerp?

Fijn dat je dit uitzoekt. Ik denk dat er veel te winnen is qua transport verduurzamen door CO2-compensatie, kratten en kisten verduurzamen (misschien zelfs een statiegeldsysteem). Nu zie je dat kisten die gemaakt worden niet snel worden hergebruikt. Een leverancier zou wel materialen (ijzerwaren, schuim, hout e.d.) terug kunnen winnen na gebruik. Het museum is ook blij ervan af te zijn i.v.m. ruimtegebrek in veel transitieruimtes. Bij een statiegeldsysteem (bijv. €50,- per kist) levert het museum de kist in bij de leverancier die weer voor verwerking en hergebruik kan zorgen.

Vindt u duurzaamheid binnen de museumwereld belangrijk en kunt u dit toelichten?

Ik vind het zeker belangrijk, niet alleen binnen mijn vakgebied maar ook museumbreed. In ons gebied is het echter wel lastig om, om te gaan met duurzaamheid. Dus ik ben benieuwd hoe dat ontwikkelt en wat de mogelijkheden zijn in de toekomst.

Op welke manieren is het Mauritshuis museumbreed bezig met verduurzaming?

Onze afdeling Facility is bezig om te onderzoeken hoe wij met duurzaamheid om kunnen gaan. We hebben een stagiair die daarbij helpt. Onder andere wordt BREEAM-NL daarbij onderzocht. Zij zijn daarom ook zeer geïnteresseerd in jouw verslag. Zij onderzoeken de verduurzaming niet alleen op het gebouw maar ook andere zaken binnen de organisatie. Ik weet niet of zij bij de afdeling collecties de verduurzaming onderzoeken maar ik ga ervan uit dat zij ons op een gegeven moment ook betrekken.

In dit onderzoek bekijk ik hoe musea duurzamer om (kunnen) gaan met verpakkingsmateriaal en transport. Wordt er binnen uw museum hier aandacht aan geschonken m.b.t. verpakkingsmaterialen en transport?

Het grootste probleem wat je bij veel musea hebt is opslag. Dit is een van de redenen dat we zelf bijvoorbeeld geen kisten kunnen hergebruiken, omdat wij die nergens kwijt kunnen. Wij proberen op kleine schaal wel verpakkingen te hergebruiken. Wij hebben bijvoorbeeld een prentenkoffer die we hergebruiken, die koffer wordt één keer in de drie jaar gebruikt. Plastic wordt altijd hergebruikt voor hetzelfde bruikleen. Na afloop wordt dit meestal weggegooid. Praktisch gezien zou je de plastic verpakking van een bruikleen kunnen hergebruiken mits het nog schoon is. In dat schoonmaken zit ook weer tijd, en het moet écht goed schoon zijn. Bij interne transporten gebruiken we vaak kartonnen dozen die zijn ingeseald met plastic. Bij dit soort transporten zou je makkelijker het eerder gebruikte plastic kunnen inzetten (red. om de kartonnen doos mee in te sealen).

Wat zijn volgens u struikelpunten of blokkades bij het hergebruiken van verpakkingsmaterialen?

Dat is in ons geval voornamelijk de beperkte opslagruimte.

Als we het over verpakkingsmaterialen hebben, welk soort verpakkingsmateriaal wordt het veel gebruikt binnen uw museum? Softverpakking of hardverpakking? En dan kunststof of organisch materiaal?

Per jaar hebben we gemiddeld zeventig bruiklenen. We gebruiken voor alle bruiklenen kisten, dit zijn zoveel het kan huurkisten. Die zijn vrij duurzaam. Niet voor alles is een maatkist nodig, met huurkisten zijn wij heel blij.

Merkt u dat duurzaamheid steeds vaker een punt van aandacht is binnen de museumwereld specifiek op de afdeling collecties?

Daar heb ik niet specifiek iets over gehoord, ook niet binnen de Nederlandse Registrars Groep (NRG). Maar het is wel een interessant gegeven om in de groep te bespreken. Op collectieniveau wordt er niet veel gesproken over duurzaamheid. Misschien komt dit omdat het lastig is, hoe je zo iets aanpakt op collectieniveau is niet bekend. Ook vanuit de overheid is er niks bekend over duurzaam omgaan met een collectie. Dat zal uiteindelijk wel komen vanuit de Erfgoedinspectie.

In het najaar van 2017 was er een bijeenkomst van de NRG in het Noordbrabants museum. Jij was die dag spreker over een online platform voor combinatietransporten (DEP-ART). Kan je hier iets meer over vertellen?

De oprichter van DEP-ART, (voorheen bij Hizkia van Kralingen werkzaam) heeft dit platform (red. DEP-ART) opgezet, voornamelijk voor collectiebeheerders en registrars. Zij merkte dat hier behoefte aan was; ook in het kader van duurzaamheid. Vorig jaar tijdens het Europese Registrars Conference ging het ook over duurzaamheid, specifiek hoe transport groener kan. De directeur van CROWN, gaf hierover aan dat door erfgoedprofessionals wordt aangegeven dat zij milieuvriendelijkere vervoersmiddelen moeten gaan gebruiken, hun productie groener moet, etc. Echter vragen musea steeds vaker om exclusieve transporten. Hij wil hiermee aangeven dat de verantwoordelijkheid over duurzaamheid ook deels bij een museum ligt. Hij heeft een punt, er rijden vaak vrachtwagens heen en weer met slechts één kistje erin. Maar soms kan het ook niet anders. De oprichter heeft een platform opgezet waarmee erfgoedinstellingen online informatie met elkaar kunnen delen over (combinatie)transporten. Door DEP-ART werd mij gevraagd om hiernaar te kijken wat ik er als erfgoedprofessional en gebruiker van vond. Het zag er heel goed uit maar het blijft gevoelig, je deelt informatie over je eigen museum die anderen kunnen inzien. Het belangrijkste voor het platform DEP-ART is dat het veilig is en dat erfgoedinstellingen elkaar vertrouwen. Vaak deel je dit soort informatie alleen met erfgoedinstellingen waarmee je goed contact hebt. Bijvoorbeeld voor ons is dat het Rijksmuseum Amsterdam. DEP-ART denkt verder dan dit; bijvoorbeeld als je grote, gezamenlijke tentoonstellingen hebt is het makkelijker om dit soort transporten met elkaar te combineren. Het versoepelt ook de communicatie. Een platform als DEP-ART is daar zeer handig voor. DEP-ART heeft goed nagedacht over het veiligheids- en vertrouwensaspect. Je kan zelf kiezen welke personen je toevoegt aan je netwerk of discussie. Slechts de personen binnen jouw netwerk kunnen de informatie lezen.

Op dit netwerk zou je bijvoorbeeld ook de uitkomsten van jouw scriptie kunnen delen. Dat kan heel handig zijn voor musea, zodat ze een beetje een idee of richting hebben hoe ze duurzaam kunnen omgaan met hun verpakkingsmaterialen en transport.

Is een combinatietransport in de praktijk mogelijk voor uw museum?

Ja zeker, we doen het zelf vaak genoeg. Met onze koerier zou ik hier meer aan willen werken. Soms kan dit en soms niet. Bijvoorbeeld wanneer er heel veel tussenstops en omwegen gemaakt moeten worden voordat ons kistje van punt A naar B komt. Daarbij vragen wij ons wel af is het museumobject nog wel veilig. Het veiligheidsaspect en vertrouwen speelt voor ons een grote rol bij combinatietransporten. Vertrouwen speelt een grote rol tussen musea.

Het zijn nu voornamelijk musea die elkaar goed kennen die veel met elkaar samen werken. Alsnog vind ik combinatietransporten een goed idee.

Wat zijn voor uw museum struikelpunten of blokkades bij combinatietransporten?

Dat zijn er veel, bij ons kan je bijvoorbeeld niet binnen laden of lossen. Dat heb je bij meerdere musea. Opzicht is dit geen probleem als je er een goede beveiliging bij hebt. Een ander struikelblok is tijd. Bijvoorbeeld als je een tussenstop hebt bij een andere bruikleengever waarbij je heel lang staat te wachten tot alles klaar is. Of het kan zo zijn dat de koeriers te onervaren zijn of die je niet kent. Dit vinden wij minder prettig. Je vertrouwt een ander wel maar soms ben je als erfgoedinstelling strikter dan de andere. Dan kies je er soms voor om het transport zelf te doen. Het komt in de praktijk niet vaak voor dat er is iets mis gaat. Dit komt omdat alles van te voren goed gepland is en wij alle benodigde informatie van te voren verzamelen. Bijvoorbeeld als er een museumobject al op het vervoersmiddel zit willen we dat weten. Dit heeft niet alleen met vertrouwen te maken, maar ook met verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid.

Is er nog iets dat je kwijt zo willen over het onderwerp?

(red. de registrar) vraagt aan twee andere collectiemedewerkers of zij nog iets kwijt willen over duurzaam omgaan met verpakkingsmaterialen en transport, zij geven het volgende aan).

Ik weet dat bijvoorbeeld Hizkia van Kralingen wel doet aan het hergebruiken van meerdere verpakkingsmaterialen. Zij verzamelen de plastics die gebruikt worden bij transporten telkens in een plastic bak zodat het gerecycled kan worden. Bij het Mauritshuis doen we dit niet altijd maar we geven wel vaak plastics die wij hebben mee aan Hizkia van Kralingen. Toch moet je hier wel mee uitkijken. Je weet namelijk niet wat er in de verpakking achter blijft. Verpakkingsmaterialen worden vaak weggegooid omdat het vies is geworden na een transport. Het schoon maken hiervan kost veel tijd en moet secuur gebeuren. Men kiest ervoor om dan gewoon nieuw verpakkingsmateriaal te gebruiken.

In het kader van duurzaamheid kan je als museum wel proberen om kisten te gebruiken die aan de binnenkant verstelbaar zijn. Of je kan werken met een soort binnenkist. Dit is een kist voor in de Turtle, voor als een object net te klein is. Dat doen we regelmatig. Dit hebben wij bijvoorbeeld gedaan met het schilderij 'Meisje met de parel'. Met deze oplossing hoef je geen maatkist te laten maken; het scheelt kosten, wat fijn is voor de bruikleengever en het is duurzaam doordat je gebruik maakt van een huurkist. De binnenkisten hergebruiken wij, ze nemen ook vrij weinig ruimte in wat ideaal is. Als er bijvoorbeeld een kunstwerk in een Turtle naar een bruikleennemer gaat neem ik de maten op. Dan check ik eerst of wij al een binnenkist in onze opslag hebben met vergelijkbare maten. Als dit niet zo is, pas dan maak ik een nieuwe binnenkist. Onder andere op die manier gaan wij duurzaam met ons verpakkingsmateriaal om.

We werken in een unieke sector met veel richtlijnen waarbinnen niet veel ruimte is. Maar waar mogelijk proberen we duurzaam om te gaan met onze collectie en de daarbij horende middelen. Het steeds duurzamer omgaan met de collectie heeft ook te maken met betere en makkelijkere communicatie tussen musea. Daardoor ben je meer op de hoogte wat andere musea gaan uitlenen waardoor combinatietransporten vaker mogelijk zijn.

Online community DEP-ART, International Art Logistics

oprichter online community DEP-ART, ex-senior international project manager

Hizkia van Kralingen

11 december 2017

Vraag 1: Met mijn scriptie probeer ik o.a. duurzaamheid op collectiemanagement niveau onder de aandacht te brengen bij musea. Waarom vind jij duurzaamheid binnen de museumwereld belangrijk?

Als project manager bij kunst transporteur Hizkia Van Kralingen heb ik gemerkt dat er héél veel vrachtwagens rond rijden, vooral binnen Europa, die lang niet gevuld zijn en soms maar 1 kunstwerk in de vrachtwagen hebben. Dit komt vaak omdat bepaalde musea eisen dat het een exclusief transport moet zijn, maar ook doordat er niet goed gepland wordt. Dit laatste komt omdat je soms aan bepaalde data vast zit voor een tentoonstelling bijvoorbeeld, maar ook omdat de transporteurs in deze landen (bijna) geen combinatie transporten maken met elkaar. Dat heeft weer te maken met (gebrek aan) communicatie en concurrentie men rijdt liever zelf met 1 kunstwerk in een truck als deze rit toch al betaald is door een museum dan dat zij het transport 'weggeven' aan een andere transporteur zodat er gecombineerd kan worden. Ik vind dit dus echt zonde en dat is één van de redenen dat ik nu het platform DEP-ART community ben gestart, ik wil daarmee proberen aan te sturen dat er meer combinatietransporten gemaakt gaan worden. Bij luchtvracht, intercontinentaal, zou er ook meer gecombineerd kunnen worden, maar dat is wel iets complexer.

Vraag 2: Merk jij dat duurzaamheid steeds vaker een punt van aandacht is binnen de museumwereld? Zo ja, op welke manieren merk je dit?

Musea zijn er volgens mij wel mee bezig, zij willen bijvoorbeeld wel combinatie transporten maken, maar in bepaalde gevallen is dat lastig. Met ons platform hoop ik dat musea in een vroeg stadium van elkaar te weten komen welke transporten er aan komen zodat zij samen kunnen werken en dan samen naar een transporteur kunnen stappen, i.p.v. dat zij beide apart een transporteur inschakelen die vanwege bijvoorbeeld concurrentie niet samen willen werken.

Vraag 3: Ik zag dat je eerder bij Hizkia van Kralingen hebt gewerkt; kan je iets vertellen over hoe dit bedrijf duurzaam omgaat met (verpakkingsmaterialen en) transport? Bijv. wordt er gebruik gemaakt van combinatietransporten tussen meerdere musea, onnodige kilometers vermijden door efficiënt plannen, etc.

Bij Van Kralingen probeerde ze zeker efficiënt te plannen en zeker geen onnodige kilometers te rijden. Soms is dit lastig, omdat je te maken hebt met bepaalde tijdframes. Echter werd het soms ook lastig gemaakt doordat er heel laat akkoord kwam vanuit een museum op een offerte voor een bepaald transport of heel laat pas doorkregen wanneer er geladen en gelost kon worden. Hoe later je deze informatie krijgt, hoe lastiger het wordt om efficiënt te plannen. Toch probeerde ze dat wel, wat betekende dat er vaak last minute wijzigingen waren in de planning. Wat andersom bij musea weer gedoe geeft, omdat eerder afgesproken laad en los tijden last minute veranderen. Dus de communicatie tussen museum en transporteur kan nog wel verbeterd worden.

Wat betreft verpakkingsmaterialen denk ik dat er ook nog wel een slag te slaan valt. Hizkia Van Kralingen (maar er zijn meer transporteurs die dit op hun manier hebben ontwikkelt) heeft bijvoorbeeld wel al een herbruikbare kist ontwikkelt, de Turtle. Deze is er in 3 maten en kunnen in de kist nog exact afgesteld worden op het schilderij wat er in gaat. Deze worden waar mogelijk ingezet. Echter wordt er ook vaak een maatkist gemaakt, voor schilderijen of ander objecten die dus niet in zo'n huurkist passen. Wat erg zonde is, is dat die kist na het transport vaak vernietigd wordt. Dit omdat een museum geen plek heeft om op te slaan of omdat ze niet verwachten dat dit object nog eens op transport gaat. Soms wordt zo'n kist omgebouwd tot huur kist, maar meestal dus vernietigd. Zonde toch? Ik denk dat deze kisten veel vaker hergebruikt kunnen worden.

Vraag 4: Kan je iets vertellen over jouw online platform DEP-ART? Wat was de aanleiding hiervoor, wat is het doel, de visie, etc. van dit platform?

Eén van de aanleidingen is dus proberen kunsttransporten efficiënter maken. We willen er op aansturen dat musea op het platform combinatie transporten maken, maar ook transporteurs onderling. Dat zij het platform als het ware gebruiken als een marktplaats voor combinatie transporten. Maar ook voor hergebruik van verpakkingsmaterialen, vooral houten kisten.

Een andere reden is dat we musea beter willen voorbereiden op kunsttransporten, vooral internationaal. Ik heb gemerkt dat er vaak te weinig kennis is over bijvoorbeeld douane formaliteiten, wat vervelende situatie kan veroorzaken. Als men van te voren al meer op de hoogte was, kan zo'n transport beter worden voorbereid en zullen er minder fouten gemaakt worden.

Ook ben ik van mening dat er heel veel specifieke kennis is bij musea en transporteurs wereldwijd, maar dat deze informatie alleen binnenlands in bijvoorbeeld lokale registrar groepen wordt gedeeld. Wij willen met dit platform een netwerk creëren van internationale museum professionals, maar anders dan op bijvoorbeeld LinkedIn, is dit een besloten platform waar ook een database in gebouwd wordt. We willen standaarden van over de hele wereld verzamelen, zodat dit door leden te alle tijden geraadpleegd kan worden. Dit zijn standaarden die te maken hebben met internationaal bruikleen verkeer, museale en logistieke standaarden. Uiteraard zijn er ook veel uitzonderingen op de regel, die weer uitgewisseld kunnen worden in de community.

Vraag 5: Zijn er musea die hier belangstelling over hebben uitgesproken en deel willen nemen aan het platform?

We hebben in het begin stadium onderzoek gedaan onder Nederlandse museum professionals en meer dan 90% was geïnteresseerd in een dergelijk platform. Ik vind dat de kracht er dus in zit om internationaal te verbinden en sinds we live zijn gegaan krijgen we ook positieve reacties van internationale museum professionals. Op het moment is meer dan de helft van de leden internationaal.

Vraag 6: Is een combinatietransport in de praktijk mogelijk en staan musea open (naar jouw ervaring) om hieraan mee te werken?

Zie vraag 2,3 en 4 ☺

Vraag 7: Hoe ziet het traject/proces van een combinatietransport er precies uit?

Belangrijke factoren om een combinatie transport te kunnen maken zijn: datum/tijd laden en lossen, de afmetingen en gewichten van de te transporteren objecten en natuurlijk de locatie van laden en lossen. Daarnaast spelen ook het verzekering, budget en concurrentie een belangrijke rol. Het wordt makkelijker om te combineren als men hierover gaat communiceren en het liefst in een zo vroeg mogelijk stadium want dan heb je meer tijd om een combinatie te vinden/maken.

Vraag 8: Wat zijn volgens jou struikelpunten of blokkades bij combinatietransporten?

Eén van de grootste knelpunten is communicatie, maar ook de complexiteit van het transporteren van kunst, want het gaat natuurlijk niet om het vervoeren van een doos peren.

Je hebt bijvoorbeeld museum A en B en transporteur A en B die ergens in Europa een transport willen uitvoeren. Museum A wil een object vervoeren, wat qua verzekering betreft gecombineerd mag worden. Zij vragen een offerte op bij Transporteur A en B en laten dit uitvoeren door A want die was bijvoorbeeld goedkoper. Museum B heeft ook een object wat vervoerd moet worden en dit ligt toevallig op de route (of met een kleine omweg) van het transport van Museum A. Zij weten dit echter niet van elkaar en Museum B vraagt ook een offerte op bij Transporteur A en B, echter kiezen zij voor transporteur B. Transporteur A en B hebben de link van deze transporten wellicht gezien (of niet, want binnen deze bedrijven werken ook meerdere mensen en maken heel veel offertes en dus kan dit zomaar over het hoofd gezien worden), maar zij kunnen er verder niks mee want beide musea nemen hun eigen beslissing om een bepaalde transporteur te kiezen. Als museum A en B dit nu vooraf van elkaar wisten, hadden zij samen naar dezelfde transporteur kunnen gaan. Of transporteurs onderling kunnen nog proberen te combineren met andere transporteurs. Uiteraard is wel belangrijk dat de musea op de hoogte blijven van en akkoord gaan met de transporteur waar het object uiteindelijk mee gereden wordt. Voor een transporteur is het anderzijds natuurlijk ook belangrijk dat hij zijn marges behoudt. Het blijft een complex verhaal, maar met ons platform hoop ik bij te kunnen dragen aan dit communicatie knelpunt, maar de wil moet er ook bij veel musea en transporteurs zijn, want we moeten het met elkaar doen.

Vraag 9: Zijn er volgens jou naast combinatietransporten, andere mogelijkheden om duurzaam om te gaan met transport?

Ik zou zo niet iets kunnen noemen, misschien kom ik later nog op iets, dan hoor je het nog wel.

Vraag 10: Is er nog iets dat je kwijt zou willen over dit onderwerp?

Mijn antwoorden zijn vrij snel getypt en heb niet echt gelet op een goede opbouw en formulering. Als jij het één en ander nog wilt verduidelijken door iets anders te verwoorden of in een andere volgorde wilt plaatsen; dat vind ik geen probleem. Bel me gerust als iets niet helemaal duidelijk is, dan hoop ik het telefonisch beter te kunnen uitleggen.