

Notitie museale logistiek in het algemeen en bij MBVB

Datum: 22 oktober 2021

Redactie: Jorden Hagenbeek en Chris Hayman

De bedrijfsvoering van ieder museum leunt sterk op goede logistieke voorzieningen en bijbehorende organisatie. Bij MBVB zijn deze voorzieningen inmiddels achterhaald. In het eerste deel van deze notitie wordt het thema collectielogistiek kort en samengevat toegelicht, in het algemeen maar ook toegespitst op Museum Boijmans Van Beuningen. Afgesloten wordt met een nadere toelichting op een drietal voor collectielogistiek relevante onderwerpen.

Museale logistiek: algemeen en voor Museum Boijmans Van Beuningen

Musea maken onderscheid tussen publiekslogistiek, facilitaire logistiek en collectielogistiek, die elk verschillende voorzieningen en organisatie vragen. Publiekslogistiek heeft betrekking op crowd management door middel van een heldere routing en wayfinding vanuit een entreefaciliteit richting (en op) zaal, en bijvoorbeeld op een aparte groepenentree en aparte educatieruimten. Voorzieningen voor facilitaire en collectielogistiek worden bij voorkeur aan het oog van het publiek onttrokken, hebben voldoende capaciteit binnen en buiten het gebouw en voldoen aan de vigerende codes vanuit de internationale museale wereld, zoals de Museumnorm 2020 van Museumregister en de ICOM Code of Ethics for Museums (zie voor een toelichting het laatste deel van deze notitie).

Voldoen aan genoemde codes en afspraken is van belang in verband met beheerafspraken met de eigenaar/ eigenaren van de collectie, maar ook voor (internationaal) bruikleenverkeer waarbij door de eigenaren in toenemende mate eisen – al dan niet in aanvulling op genoemde codes – worden gesteld aan de collectielogistieke voorzieningen bij de bruikleennemer. Voorzieningen van musea worden vastgelegd in “facility reports” op basis waarvan bruikleengevers en kunstverzekeraars eventuele risico’s vaststellen en (maatwerk)beheersmaatregelen (kunnen) eisen.

Van de recente renovaties van Nederlandse musea (Rijksmuseum, Van Gogh Museum, Stedelijk Museum Amsterdam, Paleis Het Loo) was een herziening (“update”) van de logistieke voorzieningen een voornaam onderdeel, waarbij steeds gestreefd werd naar het volgende prestatieprofiel:

- Voldoende omvang en capaciteit, zowel in de openbare ruimte als binnen het gebouw;
- Gescheiden afhandeling en routes van facilitaire (w.o. afval) en collectielogistiek;
- Zoveel mogelijk aan het oog van het publiek onttrokken.

Accenten worden daarbij bepaald door bijvoorbeeld (historisch gegroeide) ruimtelijke factoren en door verschillen tussen de collecties, tentoonstellings- en evenementenbeleid.

Raken voorzieningen door het voortschrijden van bijvoorbeeld beheerafspraken en internationale codes achterhaald, dan proberen musea met kunst- en vliegwerk (noodvoorzieningen, inzet van meer organisatie) het actueel gewenste niveau toch bij te benen. Ondanks het feit dat de genoemde codes en afspraken geen “harde” wet- en regelgeving betreffen, wordt hiermee getracht zolang (internationale) bruiklenen te kunnen ontvangen. Echter, als de achterstand ten opzichte van relevante andere musea te groot wordt, dan is op termijn niet te voorkomen dat bruikleengevers weigeren uit te lenen, of dat eigenaren niet langer willen dat hun collectie in het gebouw wordt bewaard/ getoond.

De logistieke voorzieningen in de huidige situatie zijn gelegen aan de Museumparkstraat, tussen Bodon en het Van der Steurgebouw. De voorzieningen zijn te krap bemeten in relatie tot de vele logistieke activiteiten (zowel in de openbare ruimte als binnen het gebouw) nu en in de toekomst, vergen in de operatie veel van de organisatie en kennen geen scheiding tussen facilitaire- en collectiestromen, wat er onder meer – bijvoorbeeld – toe leidt dat vuilcontainers eerst op straat moeten worden geparkeerd, voordat collectie naar binnen kan. De voorzieningen doen onder bij die van gelijksoortige musea, en voldoen niet meer aan de huidige stand van eerdergenoemde internationale codes en beheerafspraken.

Dit maakt de zoektocht naar een goede inpassing van verbeterde logistieke voorzieningen tot een prioriteit in het renovatieproject van MBVB.

Aanvullende toelichting

Gedurende de ontwikkeling van het PvE en het navolgende ontwerptraject zijn regelmatig vragen gesteld over de achtergronden voor de in het PvE voorgeschreven verbeteringen van de loading dock en de daaraan gekoppelde expeditie functies. In deze notitie trachten we de gekozen uitgangspunten nader toe te lichten en om ze tevens in een breder perspectief te plaatsen. Dit doen we vanuit drie verschillende invalshoeken:

1. de (inter)nationale verplichtingen en overeenkomsten waaraan het museum gebonden is;
2. risicobeheersing in relatie tot het beschermen van erfgoedstukken en het beperken van schade;
3. logistieke functionaliteit en het beperken van exploitatielasten.

We gaan in deze notitie niet verder in op de gevraagde minimale maatvoeringen van het logistieke centrum aangezien deze uitvoerig zijn behandeld in andere stukken. De minimale vrije hoogte, de lengte en de breedte van de dock zijn allemaal direct verbonden aan de maatvoering van de vrachtwagens die in de loading dock ontvangen moeten kunnen worden en het aantal opstelplaatsen van vrachtwagens die tegelijkertijd kunnen worden afgehandeld.

Ad 1. De (inter)nationale verplichtingen en overeenkomsten waaraan het museum gebonden is

Als beheerder van een van de belangrijkste kunstcollecties van Nederland is MBVB verbonden aan diverse museale codes, normen en overeenkomsten. Wij noemen de Museumnorm 2020 van Museumregister en de ICOM Code of Ethics for Museums. Deze bepalen in hoofdlijnen op welke wijze de museumorganisatie is ingericht, richtlijnen ten aanzien van het te voeren beleid en aan welke verplichtingen en eisen moeten worden voldaan ten aanzien van het beheer en het tonen van de collectie, waarbij ook het beschikbaar stellen van werken voor bruikleen aan andere musea geregeld wordt. Hiertoe behoort ook het zelf aangaan van bruiklenen van andere musea om de eigen collectie in een breder cultureel en historisch perspectief tentoon te kunnen stellen.

Ten aanzien van het collectiebeheer is de overeenkomst met de eigenaar van het grootste deel van de collectie, de gemeente Rotterdam, het belangrijkste. Hierin is vastgesteld dat MBVB als een goede huisvader moet optreden voor de collectie en daarbij ook voor inkomende bruiklenen moet zorgen. Een specifieke verplichting in de overeenkomst is om elke vier jaar een verklaring van ‘verantwoord collectiebeheer’ te moeten overleggen – hiervoor wordt door externe experts van Erfgoedhuis Zuid-Holland of het Museumregister zowel het beleid van MBVB alsmede de functionaliteit van het museumgebouw op alle aspecten kritisch beoordeeld.

‘Verantwoord collectiebeheer’ stelt in relatie tot deze notitie veel eisen aan de logistieke verplaatsingen van kunstwerken: een scheiding van kunst van andere transporten, een geklimatiseerde in- en uitpakruimte in de nabijheid van de loading dock, een goede schone overslagruimte, een acclimatiseringsruimte, een quarantaineruimte en een goede logistieke route vanaf aankomst object tot plaatsing object op zaal. Daarbij worden ook eisen gesteld aan ook de nodige veiligheidssystemen met extra goede beveiliging bij binnenkomst of verlaten van het pand, met name bij de logistieke ingang. Meer eisen die worden omschreven betreffen o.a. de nabijheid van de meldkamer, dan wel cameratoezicht op de transporten, een wc voor de chauffeur buiten de beveiligingszone en het voorkomen van brandrisico's in de buurt van waar met collectie wordt gewerkt, dus ook in het logistieke deel.

Dat er überhaupt logistieke verplaatsingen van collectiestukken nodig zijn is gebonden aan de collectiebeheer overeenkomst met de gemeente aangaande bruiklenen, maar wordt tevens gestuurd door de (inter)nationale afspraken aangaande het wederzijds beschikbaar stellen van kunstwerken ten behoeve van het promoten van het cultureel erfgoed. De uitwisseling van kunstwerken tussen de diverse instellingen is in Nederland geregeld in de Code Bruikleenverkeer van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE). Hierin worden de uitgangspunten met betrekking tot de zichtbaarheid van de publieke collecties en de afspraken zoals vastgelegd in het Cultuurconvenant 2017-2020 vertaald naar de praktijk van publieke eigenaren (gemeenten, provincies en rijk) en publieke beheerinstellingen van collecties (musea). De afspraken beogen het bevorderen van bruikleenverkeer, maar behandelen ook aansprakelijkheid bij schade en het beperken van risico's op schade tijdens transport of andere gebeurtenissen als brand, diefstal en (al of niet moedwillige) schade door medewerkers of bezoekers.

Zonder dat hierbij alle aanwijzingen en verplichtingen op het gebied van de logistiek letterlijk weergegeven worden kan men samenvattend stellen dat MBVB gebonden is aan vele overeenkomsten, codes en afspraken die aangeven hoe de museumorganisatie dient om te gaan met de collectie en welke voorzieningen (bouwkundig en installatietechnisch) er nodig zijn om dat op een verantwoorde manier te doen met een zo klein mogelijke risico op schade, zowel bij het presenteren van collectiestukken alsmede tijdens transportbewegingen, zij het van zaal naar het eigen depot dan wel over de weg naar andere (museale) locaties. Om dit te controleren wordt bij elke bruikleen aan MBVB gevraagd om middels een nieuwe facility report aan te geven onder welke condities geleende werken worden getransporteerd, ontvangen, uitgepakt en geëxposeerd.

Helaas kan echter gesteld worden dat MBVB in de periode tot aan de sluiting deels eigenlijk niet, deels met moeite en deels met extra (tijdelijke) inspanningen (en extra kosten) aan de gestelde eisen kon voldoen. Als voorbeelden van de tijdelijke voorzieningen benoemen wij het verplaatsen van alle afval rolcontainers voor dagelijks gebruik naar de openbare weg (vlakbij de hoofdingang van het museum), het inhuren van extra beveiliging rondom de toegang van de loading dock, het laden en lossen van kunsttransporten op de openbare weg, het wegsturen van transporten ten gevolge van een in gebruik zijnde loading dock en voorruimte, het laten afleveren en vervoeren van goederen via andere museale (publieke) ingangen die niet voor logistiek ontworpen zijn en het noodgedwongen plaatsen van containers voor sloopafval op de openbare weg.

Genoemde “compenserende” maatregelen zijn belastend voor de organisatie, verhogen de foutkans en risico’s tijdens de handling van collectie, en dragen niet bij aan de (internationale) reputatie van MBVB op dit aspect, met als mogelijk gevolg dat – op termijn – bruiklenen worden geweigerd.

De tekortkomingen van de logistiek van het museum zijn in hoofdlijnen vastgelegd in het PvE in paragraaf 4.2 Knelpunten.

Laden en lossen:

8. Aan- en afvoer van kunst vlak bij de hoofdentree
 - a. de capaciteit van het *loading dock* is te klein;
 - b. het *loading dock* wordt ook gebruikt voor afvalstromen;
 - c. het *loading dock* is noch afgesloten, noch overdekt, waardoor de ruimte niet geklimatiseerd is (geklimatiseerde ruimte is een eis bij kunsttransport);
 - d. werkt verstorend naar de bezoeker (vrachtwagens, containers met vuil);
 - e. de huidige logistiek ontsiert de voorgevel van het museum. Het *loading dock* is zichtbaar voor alle bezoekers van het Museumpark. Het aanrijden van het vrachtverkeer vindt op dit moment plaats nabij de hoofdingang en de belangrijkste publieke aankomstroute van het museum.

3. Functionaliteit van de laad- en losplaats (het *loading dock*):
 - a. De capaciteit van de laad- en losplaats is te klein.
 - b. Het ontbreekt aan een overslagruimte.
 - c. De laad- en losplaats doet tevens dienst als containerruimte voor alle soorten afval.
 - d. De capaciteit van de naastgelegen (en verouderde) goederenlift is te klein.

Dientengevolge zijn eisen in het PvE ‘Functioneel en ruimtelijk’ opgenomen om de vastgestelde knelpunten op te lossen. De eisen zijn omschreven in de hoofdstukken 5.11 Logistiek bedrijfsvoering en 5.12 Collectietransport en Depots. MBVB is ervan overtuigd dat met het implementeren van de gestelde eisen voor het logistieke centrum er kan worden gegarandeerd dat de organisatie in staat wordt gesteld om in de toekomst wel te voldoen aan alle logistieke verplichtingen uit de diverse overeenkomsten en codes.

Ad 2. Risicobeheersing in relatie tot het beschermen van erfgoedstukken en het beperken van schade

Om de benodigde investeringen in de logistieke verbeteringen enigszins in perspectief te zetten staan we even stil bij de waarde die de collectie vertegenwoordigt die in Museum Boijmans Van Beuningen tentoongesteld wordt. Naast de culturele erfgoedwaarde die onschatbaar is (en de verplichting die het museum heeft om dit erfgoed voor navolgende generaties veilig te stellen) is bekend dat de monetaire waarde ook aanzienlijk is. De totale waarde van de collectie die door MBVB wordt beheerd is geschat op 8 miljard euro. Natuurlijk wordt niet de gehele collectie tegelijkertijd tentoongesteld, een groot deel hiervan is in een depot of op reis, maar omdat de belangrijkste werken vaak wel op zaal hangen is dagelijks in het museum kunst met een verzamelde waarde van zeker 2 miljard euro te bezichtigen.

Een verplichting die MBVB heeft is om per jaar een vast aantal tijdelijke tentoonstellingen te organiseren (veelal in het Bodongebouw) waaronder enkele blockbusters die een groot publiek moeten trekken. Werken uit de eigen collectie kunnen dan in een historisch en cultureel context worden tentoongesteld en kan het publiek kennismaken met werken uit verre landen of die normaal gesproken niet te bezichtigen zijn. De waarde van dergelijke tijdelijke tentoonstellingen is altijd mede afhankelijk van bruikleenstukken van andere musea en particulieren, maar zulke tentoonstellingen vertegenwoordigen een totale waarde van gemiddeld zeker 350 miljoen euro. Het spreekt voor zich dat alle werken individueel of in groepjes naar MBVB worden getransporteerd en logistiek verwerkt moeten worden in het museum. Belangrijke werken worden daarbij altijd begeleid door een koerier die elke transportbeweging en handeling bij aankomst nauwgezet volgt. Indien de koerier niet tevreden is met de aangetroffen situatie is het zelfs mogelijk dat hij met het werk rechtsomkeert maakt.

Op dezelfde wijze dat MBVB gebruik maakt van bruikleenstukken van andere musea zo worden ook regelmatig belangrijke werken uit de collectie van MBVB in bruikleen gegeven aan andere musea in binnen- en buitenland. Omdat de belangrijkste werken veelal op zaal hangen moet vanuit het logistieke centrum van het museum het inpakken en transporteren van het werk worden verzorgd. (Dit is minder risicovol dan eerst te transporteren naar depot en van daar verder.) Gemiddeld gaan er ongeveer 40 werken per jaar tijdelijk in bruikleen bij andere musea. Het betreft dan werken die van elkaar in waarde verschillen – 250 miljoen, 80 miljoen, 40 miljoen enzovoort – maar stuk voor stuk onvervangbaar werken die met uiterste zorg en precisie dienen te worden behandeld waarbij alle mogelijke risico op schade moet worden vermeden. Deze mate van voorzichtigheid geldt uiteraard ook voor de in bruikleen ontvangen en terug te versturen werken.

Als het gaat om het vermijden en beperken van risico's die schade aan uiterst waardevolle erfgoed kunnen veroorzaken is het bekend dat de grootste risicogebieden betreffen:

- het klimaat waarbinnen een werk wordt bewaard (of getransporteerd);
- aantasting door schimmels en ongedierte;
- schade door het verplaatsen, inpakken en transporteren.

Aan alle drie aspecten dient te worden gedacht als het gaat om het inrichten en beheren van het museum inclusief het logistieke centrum. Dit houdt in dat alle ruimten waar kunst zich bevindt museaal dienen te worden geklimatiseerd en vochtvrij dienen te zijn (ook de vrachtwagen of het vliegtuig), alle ruimten dienen vrij te zijn van afval en in het bijzonder organisch afval waarbij schimmels en ongedierte proactief dienen te worden bestreden en, niet op de laatste plaats, dienen alle ruimten dusdanig van afmeting en inrichting te zijn dat transportbewegingen en inpakhandelingen plaats kunnen vinden zonder risico op schade door stoten, trillingen of een ongeluk. Aangezien kunstwerken (ook in de collectie van MBVB) zeer uiteenlopend van formaat en kwetsbaarheid zijn stelt dit uiterst strenge eisen aan de functionele ruimten. Al deze overwegingen bepalen hierbij de specificaties en eisen die in het PvE zijn omschreven.

Het is belangrijk om vast te stellen dat naast de Code Bruikleenverkeer ook reputatie en onderlinge vertrouwen sleutelbegrippen zijn bij de (inter)nationale uitwisseling van kunstwerken. Er worden natuurlijk contractuele afspraken gemaakt over aansprakelijkheid bij herstelbare schade en verzekeringen hiertoe afgesloten, maar door de onvervangbaarheid van de stukken leent een museum of particulier alleen uit aan partijen die als betrouwbaar worden geacht. Indien een instituut door gebrekkige voorzieningen (en daarmee verhoogde risico's bij transportontvangst en art handelingen) zijn reputatie als een betrouwbare partner verliest is zijn positie op de bruikleenmarkt direct in het geding en daardoor ook direct de kwaliteit van toekomstige tentoonstellingen aangetast.

Het is in het belang van Rotterdam dat MBVB het volledige vertrouwen blijft genieten bij alle (potentiële) culturele partners in binnen- en buitenland. De huidige staat en voorzieningen van het gebouw zijn hiervoor niet meer toereikend. De voorgestelde verbeteringen van de logistieke voorzieningen zijn in dit kader niet anders bedoeld dan om te garanderen dat MBVB zijn positie op de 'bruikleenmarkt' kan behouden en om de risico's op schade aan zeer waardevolle (onvervangbare) erfgoedstukken tot een minimum te beperken.

Ad. 3 functionaliteit en het beperken van exploitatielasten

MBVB heeft een unieke positie in de Nederlandse museumwereld. Naast een zeer belangrijke vaste collectie die van middeleeuws tot hedendaags strekt, beschikt MBVB o.a. over twee architecturale meesterwerken met totaal verschillende karakters en eigenschappen. Dit maakt dat MBVB in staat is om naast het doorlopend kunnen presenteren van de eigen collectie men ook de ruimte heeft om grote en invloedrijke wisseltentoonstellingen in te richten waarvoor meesterwerken uit alle delen van de wereld naar Rotterdam worden getransporteerd en aan een groot publiek getoond. Bijzonder hierbij zijn de beschikbare afmetingen van de grote zaal van het Bodongebouw waardoor er volop de gelegenheid is om ook zeer grote kunstwerken op te nemen in de tentoonstellingen, zowel uit de eigen collectie alsmede uit de collecties van andere musea en particuliere verzamelaars. Dit feit stelt echter ook bijzonder eisen aan de noodzakelijke logistieke voorzieningen hiervoor.

In de loop der jaren is het museumcomplex meermalen uitgebreid, maar de stedenbouwkundige situatie maakt dat er nauwelijks mogelijkheden zijn geweest om het museum te voorzien in een logistiek centrum dat overeenstemt met de huidige functionele eisen. Het gevolg is dat de bestaande logistieke knelpunten (hierboven in hoofdlijnen opgesomd) grote invloed hebben op twee aspecten van de bedrijfsvoering. Ten eerste is de veiligheid van de werken die logistiek moeten worden afgehandeld in het geding en ten tweede worden de exploitatielasten negatief beïnvloed.

Tijdens het proces zijn ter vergelijking bezoeken gebracht aan andere recent verbouwde musea in Nederland. Wat opviel is dat ook na de renovaties de musea zijn blijven worstelen met de logistiek. Als het om de scheiding van kunst en afval gaat (Kunstmuseum Den Haag), de toegankelijkheid en maatvoering van de truck dock (Van Gogh museum) of de capaciteit om meerdere vrachtwagens te ontvangen (Stedelijk Museum) ieder museum is toch niet geheel tevreden en is gedwongen zijn bedrijfsvoering diensgevolge op de tekortkomingen af te stemmen. Tevens belangrijk om hierbij op te merken is dat elke museum anders is als het gaat om de exploitatie (en de keuzes daarin), het karakter van de eigen collectie, de aard van het gebouw en tenslotte de beschikbare ruimte om wisseltentoonstellingen in te richten en het beleid daaromtrent. Dit maakt vergelijkingen tussen de verschillende musea en de verschillende logistieke oplossingen niet gemakkelijk.

Eerder in de tekst onder punt 2. is er ingegaan op de veiligheidsaspecten van de art handling en de noodzaak om de risico's op alle vormen van schade te minimaliseren, maar bij MBVB speelt het moeten beperken van de exploitatielasten ook een grote rol als het gaat om het ontwerpen van een functioneel logistieke centrum. Is het moeten scheiden van (organisch) afval en kunst bepalend voor de noodzaak van gescheiden expeditie ruimten en transportroutes, het aantal opstelplaatsen voor de kunstafhandeling wordt bepaald door de snelheid waarmee moet worden gewerkt bij het inrichten en afbouwen van de tentoonstellingen.

Om de sluitingsperiode van Bodon te minimaliseren en daarmee het aantal dagen dat tentoonstellingen open kunnen zijn te maximaliseren (en gezien de grote investeringskosten de exploitatie sluitend te kunnen maken) is het noodzakelijk dat het Bodongebouw per wissel hooguit drie of soms vier weken gesloten mag blijven. Tijdens de sluitingsperiodes is er altijd een scherpe afname van het aantal bezoekers en een aanzienlijke verlaging van de omzet in de horeca en de winkel. Dit zijn verloren inkomsten die MBVB niet meer terug kan verdienen. De grootte van het tentoonstellingsgebouw en daarmee de schaal van de logistieke operatie die ten grondslag ligt aan een tentoonstellingswissel maakt de uitdaging om een en ander binnen de gegeven tijdsperiode te verwezenlijken enorm.

Voor de bouwwerkzaamheden van de inrichting worden grote hoeveelheden materialen geleverd en tijdelijke personeel aangerukt om dit te verwerken, maar tegelijkertijd arriveren soms wel honderden kwetsbare kunstwerken meestal - in separate transporten - vanuit allerlei verschillende bestemmingen. Elke handeling dient zo veilig, maar ook zo efficiënt mogelijk te worden uitgevoerd. Art handling is echter iets wat per definitie tijdrovend is, deels ten gevolge van de waarde van een object en deels ten gevolge van de kwetsbaarheid. Tijdswinst is in dit geval slechts te behalen bij het afhandelen van de binnenkomende en/of vertrekkende vrachtwagens, hiervoor is een tweede opstelplaats voor kunsttransporten essentieel.

In de huidige logistieke opzet van de bestaande gebouwen kan maximaal één vrachtwagen tegelijkertijd worden afgehandeld, zij het kunst dan wel goederen. Ook dient voor kunsttransporten de hele loading dock eerst leeg geruimd te worden van alle afvalcontainers en goederen en vervolgens schoongemaakt. Dit zijn tijdrovende exercities. Naast de ontsiering van de straat nabij de hoofdingang moeten kunsttransporten regelmatig een rondje om de kerk rijden tot dat deze ontvangen kunnen worden. (Het afstemmen van aankomsttijden is voor internationale wegtransporten niet mogelijk.) Vaak passen de vrachtwagens ook niet in de loading dock of moet er zijwaarts worden gelost. Dit houdt in dat in- en uitladen dan op de openbare weg plaats moet vinden met alle beveiligingsrisico's (en kosten voor extra mankracht) van dien. Dit is geen acceptabele situatie.

Ten aanzien van functionaliteit en exploitatie voorziet het huidige PvE MBVB in een goed functionerend en onzichtbare oplossing voor logistieke afhandelingen waarbij MBVB in staat wordt gesteld om efficiënt te werken, de omlooptijd bij tentoonstellingswissels te minimaliseren, de exploitatielasten daarbij te beperken en de overlast op de openbare weg tot nul te reduceren.

Resume

In voorgaande tekst is toegelicht dat er vanuit drie invalshoeken de noodzaak bestaat om voor de toekomst bestendigheid van MBVB wezenlijke verbeteringen door te voeren in de bouwkundige voorzieningen van de logistiek.

1. Er is een verplichting vanuit de contractuele overeenkomsten om de art handeling beter aan te laten sluiten op de minimale organisatorische eisen en verplichtingen van de logistiek.
2. Het is van evident belang dat de risico's op schade aan kunstwerken tijdens de logistieke afhandelingen moeten worden teruggebracht om de kans op schadeclaims te verminderen en om de reputatie van MBVB veilig te stellen.
3. Het verbeteren van de functionaliteit en de capaciteit van de logistiek maakt dat de wisselingen in de tentoonstellingen sneller op elkaar aan kunnen sluiten dus efficiënter verlopen en tijdswinst opleveren waardoor het museum gebouw maximaal kan worden geprogrammeerd. Gevolg hiervan is dat de exploitatieverliezen en exploitatielasten tot een minimum kunnen worden beperkt

Indien vanuit de drie verschillende invalshoeken naar de problemen van de bestaande logistiek van MBVB wordt gekeken zijn er bij alle drie voldoende argumenten (deels gestoeld op objectieve verplichtingen, codes, en normen) om nut en noodzaak van het bewerkstelligen van een goede logistieke voorzieningen te onderbouwen.