

# Scheepvaartmuseum Amsterdam voldoet aan ISPS-code

Door: Lydia Gille

Het Scheepvaartmuseum Amsterdam is onlangs gecertificeerd volgens de International Ship and Port Security Code (ISPS). Een veiligheidscode waaraan alle schepen groter dan 500 brutoregisterton op internationale zee-reizen moeten voldoen, net als de bedrijven die dergelijke schepen ontvangen. Voor de scheepvaartindustrie is deze wettelijke plicht een bekend fenomeen, maar voor musea niet. Het in 2011 heropende Scheepvaartmuseum in Amsterdam is een culturele onderneming geworden met naast de museale formule van 'beleving van het nautische verhaal' een stichting die extra inkomsten genereert door de zalen te verhuren voor feesten en evenementen. In die koerswijziging past ook de ontvangst van meer grote gastschepen met soms hoogwaardigheidsbekleders aan boord, wat een extra veiligheidsrisico inhoudt. De directie van het museum kiest voor de meerwaarde van gastschepen om iets nieuws te kunnen bieden en nieuwe bezoekers te genereren. Het Scheepvaartmuseum Amsterdam is nu de meest uitzonderlijke terminal van Nederland met een ISPS-certificering, misschien zelfs een internationaal unicum.

Het Scheepvaartmuseum Amsterdam is geen museum in de traditionele zin van het woord, compleet met vitrines vol scheepsparafernalia. Het uit 1656 stammende pakhuis van de Admiraliteit alleen al, is een nautisch monument. Dit voormalige zeemagazijn op het eiland Kattenburg in het Oosterdok langs het IJ lijkt een kasteeltje, compleet met slotgracht. De hoofdingang aan de stadzijde geeft toegang tot de imposante nieuwe binnenplaats met geluiddempende vloer en glazen lichtkoepel in de vorm van een kompasros met uitlopende kompaslijnen. Aan de oostkant is het gebouw via een brug verbonden met het terrein van defensie en marine. Op de kop aan de noordzijde ligt permanent een replica van VOC-schip Amsterdam en daar meert ook het stoomschip Christiaan Brunings regelmatig aan; deze voormalige ijsbreker is vooral bekend van de intocht van Sinterklaas. Aan de westkant naast de IJ-tunnel en Nemo ligt een ponton waar de grotere schepen langs komen, zoals de klipper Stad Amsterdam en onderzoeksschip Pelagia. De laatste is van het Nederlands Instituut voor Onderzoek der Zee en de eerste is de befaamde driemaster die in 2009/2010 als de Beagle een wereldreis maakte in navolging van Darwin en ook bij Sail Amsterdam acte de présence geeft. Deze westkant met ponton vormt het hart van de ISPS-terminal.

## ISPS-code

De ISPS-code is een internationaal voorschrift dat verplicht tot maatregelen voor de beveiliging van schepen en havenvoorzieningen met als doel preventie tegen veiligheidsincidenten. Haar geschiedenis gaat terug tot 1985 toen in het Middellandse Zeegebied de Achille Lauro werd gekaapt en veiligheidsregels voor de zeeindustrie urgent werden. De internationale regels werden nog verder aangescherpt na 9/11.

Het gaat om internationale afspraken tussen overheden en de scheepvaartindustrie. De ISPS-code maakt deel uit van de internationale conventie van 'safety of life at sea' (Solas) en is opgezet door de International Maritime Organization (IMO). De wetgeving is vervolgens opgenomen in de lokale wetgeving, de Havenbeveiligingswet.

Belangrijke aspecten om tot certificering te komen zijn de aanstelling van een veiligheidsofficier voor schepen, de Ship Security Officer (SSO) en voor terminals, de Port Facility Security Officer (PFSO). Een belangrijke basis is de ontwikkeling van een veiligheidsplan, waarin de maatregelen staan beschreven die men bij een dreiging moet nemen. Daarin staat nauwkeurig opgetekend welke procedures gehanteerd worden voor de bewaking van de veiligheid, zoals de toegang van personen tot schepen en terreinen, de controle daarop, camerabewaking en verlichting en dergelijke. Binnen de procedures zijn veiligheidsniveaus aangemerkt. Op het eerste niveau geldt de handhaving van een minimum aan passende beschermende veiligheidsmaatregelen. Het tweede niveau van bijkomende beschermende maatregelen treedt in werking bij een verhoogd risico op een veiligheidsincident en







het derde niveau als een veiligheidsincident waarschijnlijk of ophanden is. Bovendien moeten de procedures regelmatig geoefend worden om alle betrokkenen met de veiligheidsplannen vertrouwd te maken.

### Verzekerde waarde

Peter Westdijk is Hoofd Facilitaire Dienst van het Scheepvaartmuseum en daarmee eindverantwoordelijk voor bewaking en beveiliging. Voor hij bij het scheepvaartmuseum Amsterdam kwam, werkte hij jaren bij Fokker als beveiliging. Chef Beveiliging Frank Boin stuurt in het museum een team van negen vaste beveiligers aan; op contractbasis werkt hij met een extern beveiligingsbedrijf om flexibel te kunnen zijn. De uitdaging voor Westdijk was niet zozeer beveiliging maar havenbeveiliging “Het grootste verschil tussen een havenbeveiliging en een museumbeveiliging is onze publieksfunctie en het behoud en beheer van een collectie met een verzekerde waarde”, zegt hij. Beveiliging ‘s nachts is een hoofdstuk apart. “Dit museum is ‘s nachts dicht”, zegt Westdijk. “Er is wel piket. In die gevallen gaat de route via het water. Daarvoor is dus een route gedefinieerd. De SSO op het schip is dan verantwoordelijk.” Het Scheepvaartmuseum Amsterdam brengt extra en bijzondere risico’s met zich mee: de museumschepen, de gastschepen uit openbare vaarwegen met soms vips aan boord, het historische pand, de locatie middenin de stad met veel omwonenden, de grote aantallen bezoekers; bovendien kunnen museumbezoeken en evenementen gelijktijdig lopen.

### Audit

Een van de uitgangspunten van ISPS is dat alle partijen die bij het gebruik van schepen en havenvoorzieningen betrokken zijn, effectief moeten samenwerken en onderling overeenstemming bereiken.

“De veiligheid in een museum is al heel complex”, zegt Peter Westdijk, “maar doordat onze gastschepen van en naar andere gebieden varen, geeft dat nog een extra complicatie”. Westdijk kan niet in detail treden, maar er is met volle inzet samengewerkt aan de verplichte risicoanalyse en het uitschrijven van alle procedures en de inrichting met camera’s en andere veiligheidsmiddelen. “Vervolgens is er een proefopstelling gemaakt”, vertelt hij. “In de evenementenzaal, waar de mensen naar het ponton kunnen, zijn opstellingen gemaakt om de controles te kunnen uitvoeren. Doordat de werkruimte erg klein is, kunnen we in de praktijk besluiten in bepaalde gevallen geen evenementen te doen.”

Westdijk: “Bij de toetsing is duidelijk gemaakt hoe de routing loopt en dat alles goed is georganiseerd; het museum is aantoonbaar veilig gemaakt”. Een dergelijke audit wordt gehouden door het multidisciplinaire toetsingsteam van het Havenbedrijf Amsterdam. Hierin zitten mensen van het Havenbedrijf, de politie, de douane, de brandweer en de marechaussee. Zij brengen na de audit een advies uit aan de burgemeester, die het certificaat verstrekt. Gecertificeerde bedrijven worden uiteindelijk vermeld op de IMO-lijst.

### Werkwijze

Aan de interne informatievoorziening en de berichtgeving aan het bezoekende publiek is grote zorg besteed. “Zodra er een ISPS-schip ligt”, legt Westdijk uit, “lezen de medewerkers bij aanvang van hun dienst eerst het bericht over de regels die van kracht zijn. Zij moeten accorderen anders kunnen ze niet verder werken”. Die medewerkers zijn van kantoor, de technische dienst en de publieke service. Die laatste groep is ook te vinden op het Open Pleyn, de beroemde centrale hal die semiopenbaar is. Het publiek kan de binnenruimte zonder kaartje betreden.

“Bezoekers zien op het digitale scherm de berichten, bijvoorbeeld dat de klipper Stad Amsterdam te bezichtigen is, maar dat daar voorwaarden aan zijn verbonden”, vertelt Peter Westdijk. “Er is een minimale leeftijd gesteld, zij moeten een identiteitsbewijs kunnen tonen en mogen geen bagage meenemen aan boord. Kortom huishoudelijke regels, maar wel dwingend.” De medewerkers moeten dat ook aan het publiek kunnen uitleggen. Voor het museum is het essentieel dat het publiek niets merkt van alle processen achter de schermen.

### Andere bezoekers erbij

Musea zijn in deze tijd genoodzaakt extra inkomsten te genereren. Het Scheepvaartmuseum doet dat door zalen te verhuren en nu dus ook meer gastschepen aan te trekken.

De directie van het Scheepvaartmuseum is daarom heel blij dat het veiligheidsplan volgens de ISPS-code nu volledig is geïntegreerd in de bedrijfsvoering.

Het hele project van certificering is voor Peter Westdijk een bijzondere ervaring geweest. “Het jargon was mij onbekend en ik vroeg me daarom vaak af wat het toetsingsteam bedoelde, maar ook andersom moesten de betrokken diensten zich inleven in het museumwezen.”

Nu de certificering rond is, kijkt hij uit naar de oefeningen. “Oefeningen zijn leerzaam en in de praktijk zal blijken hoe het zal gaan”, zegt Westdijk. Hij is geïnteresseerd en bereid om in contact te komen met instellingen die dit ook willen en de eerste stappen willen zetten. Westdijk: “Je krijgt wel een toolkit van het Havenbedrijf, maar het moet toch tot maatwerk voor een museum worden aangepast”.