

1. In de Kamerbrief wordt op pagina 2 ingegaan op het niet doorgaan van een survey onder medewerkers van afhandelingsbedrijven: *"Vanuit de grondafhandelingsbedrijven, luchtvaartmaatschappijen en Schiphol is bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de onderzoekers aangegeven dat methodologisch eerst de relatie tussen grondafhandeling en vliegveiligheid in beeld gebracht moest worden alvorens in te zoomen op de veiligheidscultuur in de grondafhandeling."*

Uit de concept-versies van het rapport, geluidsopnames en e-mailwisselingen komt een ander beeld, namelijk dat vanuit ISMS bezwaren bestonden tegen dit deel van het onderzoek, en dat te kennen is gegeven dat men niet bereid was aan dit deel van het onderzoek mee te werken.

*Waarom is dit niet vermeld in de Kamerbrief?*

IenW heeft vanuit de onderzoekers het signaal gekregen dat partijen niet mee wilden werken aan het gehele onderzoek en het verzoek om dit met partijen te bespreken. Partijen hadden zorgen over de onderzoeksopzet als de relatie tussen grondafhandeling en vliegveiligheid onvoldoende zou worden uitgewerkt. Dit heeft IenW teruggedigd bij de onderzoekers. De onderzoekers hebben aangegeven dit punt serieus te nemen en aanvullende data-analyse te doen naar het causaal verband tussen vliegveiligheid en grondafhandeling. Nadat het de grondafhandelaren duidelijk was geworden dat het inhoudelijke bezwaar over de gekozen methodologie was geadresseerd, hebben partijen meegewerkt.

In de Kamerbrief is in de hierboven aangehaalde passage uitgelegd wat de inhoudelijke bezwaren waren van verschillende partijen over de onderzoeksopzet. In de Kamerbrief is het proces, de bezwaren van FNV over onder andere de survey en hoe daar mee is omgegaan uiteengezet. De briefwisseling met NLR als trekker van het onderzoek, is ook bijgevoegd.

2. *Kunnen jullie verklaren waarom de argumentatie voor het niet plaatsvinden van de survey in 3 opeenvolgende versies van het NLR-rapport is veranderd van: 'de grondafhandelingsbedrijven wilden niet meewerken' (concept 1), naar 'afhandelaren en ISMS Core Team konden zich niet vinden in de vragen' en 'noodzaak werd niet gezien' (concept 2) naar 'analyse van data, literatuuronderzoek en interviews gaven geen aanleiding voor verder onderzoek' en 'de sector heeft zelf al een goed beeld' (eindversie)? Welke versie is nu juist? Heeft het ministerie betrokkenheid gehad bij deze passages, bijvoorbeeld door het geven van tekstsuggesties?*

IenW is opdrachtgever van het onderzoek. Als opdrachtgever ontvangen wij concepten van rapporten voor een toets of het voldoet aan de opdracht en voor een feitelijke check. Het is gebruikelijk dat IenW reageert op passages. Daarnaast zijn concepten gedeeld met de begeleidingscommissie en andere betrokken partijen. Zij hebben de mogelijkheid gekregen hierop te reageren. De verantwoordelijkheid voor de teksten blijft altijd bij de opdrachtnemer. Ook bij dit specifieke rapport is langs deze lijnen de rol van opdrachtgever ingevuld.

IenW heeft tot tweemaal toe opmerkingen gegeven op deze passage omdat er volgens ons geen correcte weergave werd gegeven van de besluitvorming rondom het niet uitvoeren van de survey. Naar aanleiding van de inhoudelijke bezwaren vanuit de sector over de opzet van het onderzoek hebben onderzoekers zelf besloten dat aanvullende data-analyse nodig was om uitspraak te kunnen doen over het causaal verband tussen vliegveiligheid en grondafhandeling. Nadat onderzoekers hiermee aan de slag zijn gegaan, zijn de onderzoekers

bij IenW als opdrachtgever gekomen met het signaal dat de survey nog veel extra tijd zou gaan kosten. IenW heeft aangegeven dat het aan onderzoekers is goed invulling te geven aan de opdracht. De onderzoekers hebben na eigen intern beraad laten weten dat het – mede gezien de data-analyse – voor de uitvoering van de opdracht niet nodig was om nog surveys uit te voeren en dat onderzoekers hebben gekozen voor een aantal gerichte interviews.

Bij de reactie van IenW op de passage over de aanpassing van de onderzoeksopzet ging het om het onbenoemd laten van de eigen verantwoordelijkheid van de onderzoekers hierin en het verwijzen naar de sectorpartijen. Zoals in de definitieve versie van het rapport is beschreven hebben de onderzoekers zelf besloten dat het uitvoeren van de survey niet nodig was voor een goed antwoord op de onderzoeksvragen. NLR heeft als trekker van het onderzoek in de brief aan IenW bevestigd dat ze achter de finale versie van het rapport staan.

*3. Wanneer en door wie is het ministerie ingelicht over de bezwaren vanuit sectorpartijen tegen een survey? Kunnen jullie exact aangeven wat de geuite bezwaren waren?*

IenW heeft in reactie op een Kamermotie van de leden Lacin en Kuiken opdracht gegeven voor een onderzoek naar de sociale vestigingseisen in de grondafhandeling op Schiphol in relatie tot vliegveiligheid. De NLR, Universiteit Leiden en Ecorys hebben hiervoor een onderzoeksvoorstel ingediend, waarvan een survey onder medewerkers onderdeel uitmaakt. Begin dit jaar reageren ISMS en KLM richting IenW als opdrachtgever kritisch op de onderzoeksopzet. Zij geven per mail aan dat een kwantitatieve evaluatie van de relatie tussen grondafhandeling en vliegveiligheid veel inzicht zou geven en dat eerst helder moet zijn of er een verband is tussen grondafhandeling en de vliegveiligheid (aan de hand van data). Ook werd gesteld dat partijen zich zorgen maakten over een gebrek aan onderscheid tussen ARBO en vliegveiligheid. IenW heeft deze mails doorgestuurd naar de onderzoekers.

Op 20 januari 2021 komt bij IenW het bericht binnen dat ISMS en Schiphol hun betrokkenheid opschorten vanwege zorgen over de uitgangspunten van de onderzoeksopzet waarin volgens hen onvoldoende aandacht was voor het causaal verband tussen vliegveiligheid en grondafhandeling. Op 25 januari volgt een gesprek tussen IenW en vertegenwoordigers van ISMS en Schiphol namens de sector, waarin zij toelichten dat wat hen betreft eerst een verband onderzocht moet worden tussen voorvallen op de grond en vliegveiligheid. Deze bezwaren worden in een regulier directeurenoverleg over het ISMS nogmaals toegelicht. IenW legt de vragen en bezwaren steeds terug bij onderzoekers. Op 29 januari sturen onderzoekers een mail aan ISMS waarin ze uitleggen op welke wijze ze de data-analyse naar dit verband willen vormgeven en dat ze deze met voorrang op zullen gaan pakken.

Vervolgens komt op 10 februari telefonisch via ISMS en onderzoekers het bericht bij IenW dat de grondafhandelingsbedrijven niet willen meewerken aan het onderzoek, dus zowel de interviews als de survey onder personeel. Onderzoekers vragen IenW om een poging te doen om de afhandelaren alsnog aan boord te krijgen. Vanuit IenW wordt daarop ingezet op het inplannen van een gesprek met de grondafhandelingsbedrijven over hun weigering medewerking te verlenen en de achtergrond daarvan.

De onderzoekers melden IenW ondertussen op 2 maart dat de data-analyse het interne budget van onderzoekers aanzienlijk heeft uitgeput en er daarom bijna geen ruimte meer is voor verder onderzoek, waaronder de survey. Dit probleem wordt besproken tussen IenW en

onderzoekers, waarbij IenW aangeeft dat onderzoekers dit probleem vanwege de afgesproken vaste prijs intern moet oplossen. Achtergrond is dat IenW gezien de contractvorm (vaste prijs) geen ruimte heeft om zonder wijziging van de opdracht meer te betalen voor het onderzoek. Dat zou een benadeling van andere onderzoeksbureaus opleveren die dan ook binnen de raamcontracten van IenW hadden moeten kunnen meedingen naar de opdracht. NLR laat op 8 maart aan IenW weten dat ze voor verdere diepgang nog een aantal interviews willen uitvoeren en dat dit m.b.t. budget intern wordt opgevangen.

Naar aanleiding van het eerdere verzoek van onderzoekers spreekt IenW op 10 maart met de grondafhandelaren en ISMS. Hierin wordt toelichting op de achtergrond van het onderzoek gegeven. De bezwaren die werden geuit bestonden, zoals hierboven beschreven, uit het methodologische bezwaar dat het onderzoek de stap van het causale verband tussen vliegveiligheid en grondafhandeling passeerde. Vanuit IenW wordt uitleg gegeven dat onderzoekers dit punt inmiddels hebben onderkend en via data-analyse het causaal verband wordt onderzocht. Grondafhandelaren laten weten dan in principe positief staan tegenover medewerking. Op 15 maart laten de afhandelaren weten mee te werken aan het onderzoek. Onderzoekers plannen vervolgens interviews in met de grondafhandelaren.

Een eerste versie van het rapport wordt op 15 april door onderzoekers gedeeld met de leden van de begeleidingscommissie. Deze versie wordt besproken bij de vergadering van de commissie op 20 april.

Op 11 mei wordt de eerste reviewversie van het rapport gedeeld met alle betrokken partijen waaronder FNV. In deze versie wordt voor het eerst beschreven dat de survey is komen te vervallen met als reden dat de grondafhandelingsbedrijven niet mee zouden willen werken. Bij de eerste reviewversie heeft IenW aangegeven dat de betreffende passage niet helemaal correct weergeeft hoe het gegaan is en waarom er niet staat dat onderzoekers besloten hebben dat zonder de survey het onderzoek uitgevoerd kon worden.

De tekst is vervolgens beperkt aangepast, waarop bij de tweede versie in een mail uitbreider is gereageerd op de passage. Daarbij is aangegeven dat volgens IenW onderzoekers zelf hebben besloten de data-analyse uit te breiden en de survey niet uit te voeren. In die mail wordt ook gerefereerd aan de uitspraken van de onderzoekers dat ze met de aangepaste opzet recht kunnen doen aan het onderzoek. Daarbij wordt gevraagd aan de onderzoekers om contact te leggen met IenW als zij (bijvoorbeeld door voortschrijdend ginzicht) toch niet meer achter de opzet zouden staan.

Naar aanleiding hiervan hebben onderzoekers aangegeven hoe de tekst zou worden aangepast en is gereageerd dat dat in orde is.

#### *4. Welke stappen heeft het ministerie ondernomen om de survey alsnog plaats te laten vinden?*

De survey was geen doel op zich. Doel van het onderzoek was het in beeld brengen van de juridische mogelijkheden voor het treffen van sociale vestigingseisen in relatie tot vliegveiligheidsproblemen bij grondpersoneel op Schiphol.

De aanpassing van de onderzoeksopzet is beschreven in de concepten van het rapport en als zodanig aan de begeleidingscommissie en alle betrokken partijen bekend geworden.

In de reactie op het eerdere concept-rapport is door IenW aan de onderzoekers expliciet gevraagd of ze nog steeds achter hun eerdere keuze stonden voor het niet uitvoeren van de survey. Voor ons als opdrachtgever was het namelijk zaak dat het onderzoek zo goed

mogelijk antwoord zou geven op de onderzoeksvragen. Welke methodiek daarbij zou worden gehanteerd was primair aan de onderzoekers. De onderzoekers hebben besloten dat de survey niet nodig was en dit in het eindrapport beschreven. De onderzoekers zijn zelf verantwoordelijk voor de kwaliteit van het rapport en de gevolgde methodiek.

*5. HR-directeuren van grondafhandelingsbedrijven op Schiphol stellen tegenover mij dat er wel degelijk bereidheid was om aan een survey mee te werken. Hoe is dat te rijmen met de eerdere concept-versies van het rapport?*

Dat beeld komt overeen met ons beeld. Er waren inhoudelijke bezwaren over de door onderzoekers gekozen methodologie en toen de grondafhandelaren geïnformeerd waren over het adresseren van deze bezwaren via extra data-analyse was er bereidheid mee te werken aan het onderzoek. Op 15 maart begrepen we dat alle bedrijven weer mee wilden werken aan het onderzoek. Op dat moment hadden de onderzoekers parallel hieraan besloten dat de survey niet nodig was.

In het antwoord op vraag 2 is ingegaan op de verschillende teksten in de opeenvolgende concepten.

*6. Is het juist dat door betrokken ambtenaren na het horen van de geluidsopname van het gesprek tussen FNV en NLR is gezegd: "wij kunnen het onderzoek nu niet meer publiceren." Waarom is dat alsnog gebeurd?*

Op het moment dat IenW met FNV het gesprek voerde waarbij de geluidsopname aan bod kwam, lag er een afgerond en vastgesteld rapport.

IenW heeft in het gesprek aangegeven erg geschrokken te zijn van de geluidsopname. Met de twijfels die de uitlatingen van onderzoekers opleveren was het de vraag wat dit voor consequenties zou hebben voor het definitieve rapport. Daarbij hebben we bij FNV aangegeven even de tijd te nemen voor het bepalen van de vervolgstappen. Daarbij zouden we FNV op de hoogte houden.

Met de uitspraken van de onderzoekers in de opname was er twijfel over in hoeverre de onderzoekers achter hun eindrapport zouden staan. IenW heeft daarop contact gezocht met NLR als trekker van het onderzoek om dit punt op te helderen. Via de briefwisseling die is meegestuurd met de Kamerbrief is NLR gevraagd of zij gezien de uitspraken in de geluidsopname nog achter het rapport stonden, of dat zij aanleiding zagen daar aanpassingen in aan te brengen. NLR heeft vervolgens aangegeven nog steeds achter het onderzoek, waaronder dus ook de opzet, resultaten en bewoordingen in het rapport te staan. Daarbij is door NLR nogmaals toegelicht welke inhoudelijke reden er was voor het niet uitvoeren van de surveys.

Intern IenW is nog afgewogen of dit onderzoek opnieuw zou moeten plaatsvinden of een extra survey uitgevoerd zou moeten worden. Hiertoe is niet besloten naar aanleiding van de briefreactie van NLR. En op basis van de erkenning bij IenW dat nieuw onderzoek tijd kost, terwijl het er om gaat met alle betrokken partijen te gaan werken aan een oplossing.

In de Kamerbrief is naar aanleiding van de brief van FNV van 7 oktober 2021 benoemd dat hierbij gekeken moet worden naar een sector-CAO (door werkgevers(organisaties) en werknemers(organisaties), naar kwaliteitseisen in de Schipholregels en naar het aantal grondafhandelingsbedrijven. In de Kamerbrief wordt hiermee onderkend dat er een bredere problematiek is waarin verschillende partijen een rol hebben en is benoemd dat IenW de regie zal nemen alle partijen bijeen te brengen om te bezien of men een gedeeld beeld heeft van de

problematiek, welke maatregelen getroffen kunnen worden en wie welke maatregelen zou moeten oppakken. Op basis van dit beeld worden vervolgstappen gezien, waarbij vervolgonderzoek voor IenW ook tot de mogelijkheden behoort.

IenW heeft inmiddels de partijen benaderd om een overleg in te plannen. We hopen dat het overleg nog dit jaar plaats kan vinden.

*7. Vindt het ministerie het wenselijk dat sectorpartijen zelf kunnen bepalen of zij medewerking verlenen aan een deel van een onderzoek dat door de onderzoekers zelf als noodzakelijk werd gezien, en waarmee het ministerie uitvoering geeft aan de wens van een meerderheid in de Tweede Kamer?*

Medewerking van sectorpartijen is uiteraard zeer wenselijk. Wij verwachten dan ook van sectorpartijen dat zij meewerken aan (wetenschappelijke) onderzoeken. Het ministerie heeft geen instrumenten om partijen te dwingen. Tegen deze achtergrond hebben we als ministerie op verzoek van onderzoekers geprobeerd partijen mee te laten werken door scherp te krijgen wat de bezwaren van partijen waren en aan onderzoekers gevraagd hiernaar te kijken. Omdat onderzoekers aangaven dat partijen een terecht punt hadden, hebben onderzoekers extra inzet gezet op analyse van het causale verband tussen vliegveiligheid en grondafhandeling.

*8. Wanneer het doorgang vinden van (deel)onderzoeken naar de veiligheid op Schiphol afhankelijk is van medewerking van sectorpartijen en/of ISMS; hoe wenselijk is het dat binnen ISMS alleen sectorpartijen zitting hebben en 'voorgezeten' wordt door een projectdirecteur van Schiphol, dat ook eigen belangen heeft?*

Net als in andere sectoren zijn de sectorpartijen binnen de wettelijke kaders en onder toezicht van de overheid zelf primair verantwoordelijk voor de operatie en de veiligheid. Op Schiphol werken deze sectorpartijen als extra stap ook overkoepelend samen aan de veiligheid en dat doen ze via het ISMS. Gezien de verantwoordelijkheid van de sectorpartijen voor de veiligheid wordt het ISMS naar zijn aard gevormd door deze sectorpartijen. Zoals in antwoord op vraag 7 aangegeven verwacht IenW van sectorpartijen dat zij meewerken aan (wetenschappelijke) onderzoeken.