

Evaluatie convenant veiligheidsverbetering Schiphol

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

DEFINITIEF RAPPORT

21 oktober 2020



Disclaimer

In de week van 15 juni 2020 is PwC door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna te noemen: IenW) verzocht om een evaluatie uit te voeren naar het convenant veiligheidsverbetering Schiphol. Dit in lijn met artikel 16 van het convenant waarin is vastgelegd het convenant in 2020 te laten evalueren. In de periode van juni – oktober 2020 heeft PwC deze evaluatie uitgevoerd. Op verzoek van IenW (verwoord in de offerte met kenmerk 2020-0341/FK/mb/mvg) is door PwC dit rapport opgesteld, welke dateert op 21 oktober 2020 (het document).

Wij baseren onze werkzaamheden op informatie die wij van de verschillende partijen hebben ontvangen. Wij nemen aan dat deze informatie juist, volledig en niet misleidend is. Wij voeren geen accountantscontrole uit op de informatie en beoordelen ook niet of deze volledig en juist is volgens internationale audit- of reviewstandaarden.

Wij stellen het rapport uitsluitend op voor u als opdrachtgever, in overeenstemming met de gegeven opdrachtbevestiging. Wij accepteren richting geen enkele andere partij aansprakelijkheid of zorgplicht op basis van de inhoud van ons rapport.



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. Marlous van Oordt
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag

Amsterdam, 21 oktober 2020

Betreft: Oplevering definitief rapport Evaluatie convenant veiligheidsverbetering Schiphol

Geachte mevrouw Van Oordt,

Met veel genoegen bieden wij u hierbij de definitieve versie van ons rapport 'Evaluatie convenant veiligheidsverbetering Schiphol' aan. Deze evaluatie is uitgevoerd in samenwerking met Adecs AirInfra. In dit rapport geven we de bevindingen en aanbevelingen weer van de door ons uitgevoerde evaluatie conform de werkzaamheden uit onze offerte (kenmerk 2020-0341/FK/mb/mvg d.d. 12 juni 2020). Deze werkzaamheden vallen onder de Raamovereenkomst inzake Adviesdiensten en specifieke expertise voor Luchtvaart, perceel 8 met kenmerk 31155211. Wij gaan ervan uit dat wij met de oplevering van dit rapport onze werkzaamheden zijn afgerond.

De bevindingen en aanbevelingen in dit rapport zijn gebaseerd op de informatie die wij van betrokken partijen hebben ontvangen en uit de interviews hebben opgehaald. In de bijlage treft u een overzicht van de geraadpleegde bronnen (Bijlage A.1) en de gehouden interviews (Bijlage A.2).

Wij danken u en alle betrokken partijen voor prettige samenwerking en bijdrage aan de totstandkoming van deze evaluatie. Mocht u vragen of opmerkingen hebben over dit document dan horen wij het graag.

Hoogachtend
PwC Advisory N.V.

Fons Kop
Partner
T: +31 088 792 74 74
E: fons.kop@pwc.com

**PricewaterhouseCoopers
Advisory N.V.**
Thomas R. Malthusstraat 5,
1066 JR Amsterdam,
Postbus 9616,
1006 GC Amsterdam
T: + 088 792 00 20
F: + 088 792 96 40
www.pwc.nl

Managementsamenvatting (1/2)

Achtergrond bij deze evaluatie

Het Convenant veiligheidsverbetering Schiphol is in juli 2018 afgesloten tussen de minister van Infrastructuur en Waterstaat (Ienw) en de sectorpartijen KLM, Schiphol, LVNL, EasyJet, Swissport en de Gezamenlijke Tankdienst Schiphol BV (hierna sectorpartijen).

In artikel 16 van het convenant is vastgelegd dat in het jaar 2020 de gemaakte afspraken binnen het convenant geëvalueerd worden door een onafhankelijke partij en dat hier een verslag van wordt opgemaakt. Dit document dient ter invulling van deze afspraak.

Deze evaluatie richt zich primair op de werking van afspraken die zijn vastgelegd in het convenant. Hierbij baseren wij ons op een bureaustudie (zie bijlage A1. voor een bronnenlijst), aangevuld met informatie uit interviews met betrokken partijen (zie bijlage A2. voor een overzicht van geïnterviewde personen). In overleg met IenW is gekozen voor een benadering waarbij de focus van de evaluatie ligt op de ervaring die partijen tot nu toe met het convenant hebben. Voor de werking van het ISMS en ABL zijn aparte evaluaties uitgevoerd.^{1,2}

Toelichting bij de structuur van dit document

Voorafgaand aan deze evaluatie zijn een zestal onderzoeksvragen opgesteld door het ministerie en sectorpartijen. Onderstaand figuur geeft weer hoe we in dit document thematisch invulling hebben gegeven aan deze onderzoeksvragen.



Notie vooraf

Met het aangaan van het convenant in 2018 hebben partijen zich gecommitteerd om in lijn met de eerdere OVV aanbevelingen te komen tot een betere integrale samenwerking rondom de veiligheid op Schiphol. Op basis van de gehouden interviews zien we dat partijen actief invulling hebben gegeven aan de afspraken in het convenant en trots zijn op wat er is bereikt op gebied van samenwerking in de relatief korte periode dat het convenant bestaat. Dat volgt ook uit onze bevindingen ten aanzien de opvolging van afspraken. Het verbeteren van de integrale samenwerking is een continu proces. Naast dat deze evaluatie terugkijkt op de afgelopen twee jaar, richten wij onze bevindingen en aanbevelingen daarom met name op de verdere verbetering van de samenwerking in de toekomst.

Bevindingen ten aanzien van de werking van het convenant

Alle geïnterviewde partijen ervaren het convenant als een waardevolle aanvulling om een verbeterde samenwerking omtrent de veiligheid op Schiphol te bewerkstelligen. Ook richting de toekomst blijft er behoefte om de samenwerking in stand te houden met het convenant als middel. Dat de gemaakte afspraken publiek zijn gemaakt leidt volgens partijen tot het gewenste commitment. Partijen ervaren een convenant als een logisch instrument om aanvullingen op wet- en regelgeving vorm te geven. Het convenant draagt volgens partijen bij aan het achterliggende doel (veiligheid naar een nóg hoger plan trekken naast de wettelijke eisen die volgen uit de internationale regelgeving). Het convenant maakt het beoogde effect van afspraken niet expliciet; de jaarlijkse evaluaties geven hier wel grotendeels invulling aan.

Bevindingen ten aanzien van de opvolging van afspraken

Ons beeld is dat partijen voor het overgrote deel de afgesproken producten opleveren en de afspraken zoals in het convenant beschreven staan nakomen. Zo hanteren partijen de afgesproken overlegstructuur, worden de uitkomsten van jaarlijkse evaluaties besproken en leveren partijen hun (gezamenlijke) producten op. In slechts een beperkt aantal gevallen worden afspraken niet geheel conform het convenant uitgevoerd.

Partijen geven aan dat er ten tijde van het opstellen van het convenant met name behoefte was aan afspraken gericht op het opstarten van een samenwerking tussen de sectorpartijen en het ministerie. Dit blijkt ook uit hoe de afspraken in het convenant zijn geformuleerd. Afspraken voor verdere verbetering richting de toekomst zijn om die reden in mindere mate aanwezig en van een hoger abstractieniveau.

Managementsamenvatting (2/2)

De afspraken in het convenant zijn met name gericht op het verder ontwikkelen van het ISMS en ABL; de ontwikkeling van de samenwerking tussen ISMS en ABL komt minder naar voren. Partijen geven in de interviews aan dat de samenwerking tussen ISMS en ABL verbeterd kan worden en behoefte te hebben aan nadere afspraken hierover.

Bevindingen ten aanzien van de governance

De geïnterviewde partijen zijn nog steeds overtuigd van het nut van informatie-uitwisseling tussen operatie en beleid in de huidige vorm van het managers- en directie-overleg. Een aantal partijen plaatst daarbij de opmerking dat het met het oog op de toekomst van belang is dat partijen op directieniveau geëngageerd blijven en taken niet delegeren.

Met het convenant beogen de partijen de onderlinge samenwerking te bevorderen. Het convenant voorziet daarin met afspraken over periodiek managers- en directieoverleg waar deze samenwerking onderwerp is van gesprek. Het convenant regelt echter niets ten aanzien van rollen en taakverdeling van die partijen in deze overlegstructuren. Dit laat vrijheid aan de partijen, bijvoorbeeld op het gebied van de standaard afvaardiging (zowel per partij als functionaris), vertegenwoordiging van en door partijen, en de mogelijkheid voor andere (convenants)partijen dan KLM, LNVL, Schiphol en IenW om aan te sluiten bij de overleggen.

Uit de interviews blijkt ook dat er nog vragen leven bij partijen over de positie en rol van ILT (ABL en Toezicht) in relatie tot het convenant. De IenW afvaardiging in het managers- en directieoverleg is afkomstig van de beleidsdirectie Luchtvaart. ILT Toezicht is geen convenantpartner vanwege de rol van ILT als onafhankelijke toezichthouder. Op basis van de interviews constateren wij wel dat er vanuit partijen behoefte is om de rol van ILT in relatie tot het convenant nader te duiden.

ABL, een belangrijke partij verantwoordelijk voor het vormgeven van één van de twee doelen in het convenant, is niet standaard direct vertegenwoordigd in het managers- en directieoverleg. Sectorpartijen en ABL geven aan behoefte te hebben aan nadere afstemming. Een voorbeeld waarbij nadere samenwerking nodig lijkt is de data-uitwisseling tussen sectorpartijen en ABL.

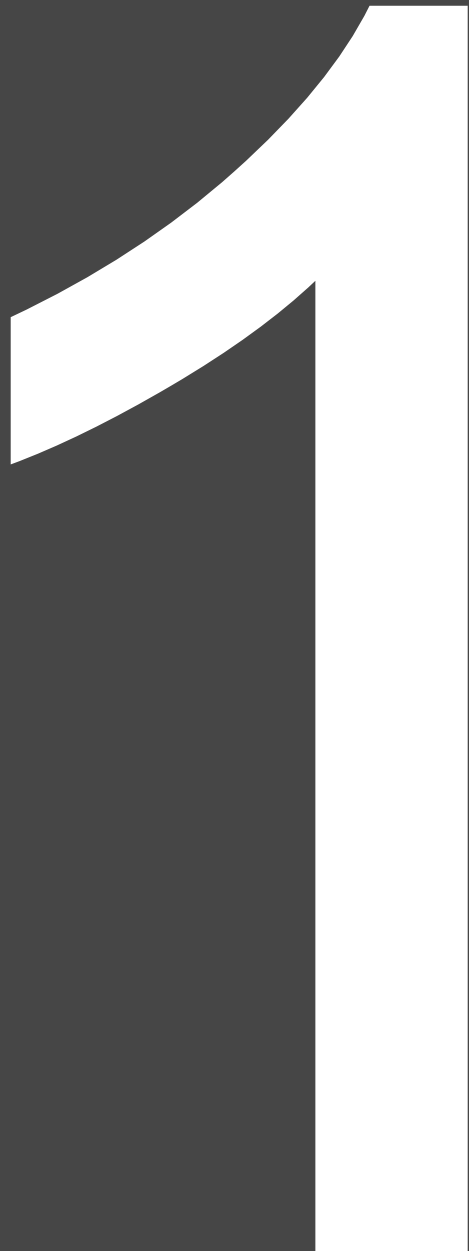
Tot slot is er verschil in inzicht tussen sectorpartijen en ILT over de evaluatie van het ISMS. ILT geeft aan het logischer te vinden dat de jaarlijkse evaluatie op het ISMS door ILT zou moeten worden uitgevoerd. De sectorpartijen zien de jaarlijkse evaluatie van het ISMS als een interne audit om het ISMS verder te verbeteren.

Wij komen tot de volgende vier aanbevelingen

- 1. Bepaal gezamenlijk voor elk van de doelen welke afspraken hieraan bijdragen en wat het gewenste effect van de afspraken is.** Met het formuleren van concrete en zoveel als mogelijk meetbare effecten van afspraken kan zowel in het opzetten, beheersen en continu verbeteren na worden gegaan of afspraken het beoogde effect daadwerkelijk bereiken. Hier is in de jaarlijkse evaluatie van het ISMS en ABL al een goede stap gezet door de EASA MSAT methodiek en bijbehorende criteria te hanteren. Wij bevelen aan dit te blijven doen en beschouwen het waardevol als partijen een proces vastleggen over hoe zij gezamenlijk beoogde effecten van afspraken overeen te komen. Bij het bepalen van beoogde effecten moet in onze optiek aandacht zijn voor de afspraken die gericht zijn op de samenwerking tussen ISMS en ABL. Deze zijn in de huidige vorm algemeen van aard.
- 2. Herijk afspraken omtrent producten uit de opstartfase richting toekomstbestendigere procesafspraken voor de lange termijn.** Een aantal afspraken kunnen robuuster dan wel tijdsbestendiger worden opgeschreven door de focus te verleggen van op te leveren producten naar het te volgen proces. Bij het verder concretiseren van afspraken moet aandacht zijn voor de mate waarin afspraken SMART zijn geformuleerd om de samenwerking en continue verbetering van ISMS en ABL langdurig te kunnen borgen.
- 3. Neem aanvullende afspraken op ten aanzien van de samenwerking tussen ISMS en ABL.** Het convenant is momenteel voornamelijk gericht op afzonderlijke verbetering van het ISMS en ABL. De toegevoegde waarde van het convenant ligt in de praktijk volgens partijen met name in de verbetering van de samenwerking tussen sectorpartijen onderling en de afstemming tussen operatie en beleid. Wij constateren vanuit de interviews dat er behoefte is aan nadere afspraken rondom het verbeteren van de samenwerking tussen ISMS en ABL.
- 4. Herijk afspraken over rollen en posities van bij het convenant betrokken partijen en leg deze nader vast.** Het nader vastleggen van rollen en posities, bijvoorbeeld in *terms of reference*, verduidelijkt nut en noodzaak van het managers- en directieoverleg en kan worden gebruikt om afvaardigingen van partijen geëngageerd te houden aan de overleggen. Bestuurlijke commitment en directe afvaardiging van de accountable executives in het directieoverleg zorgt voor behoud van draagvlak in elk van de organisaties. Er is aandacht nodig voor de vertegenwoordiging van partijen die nu geen zitting nemen in het managers- en directieoverleg, waaronder het ABL, en voor de rol en positie van ILT als toezichthouder in relatie tot het convenant.

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	4
1. Achtergrond en toelichting bij dit rapport	7
- Aanleiding, onderzoeksvragen en reikwijdte van deze evaluatie	
- Methodiek – Doorlopen processtappen van de evaluatie	
- Methodiek – Het evaluatiekader	
- Toelichting op de verdere structuur van dit document	
2. Bevindingen	12
- Thema 1: Werking van het convenant	
- Thema 2: Opvolging van afspraken	
- Thema 3: Governance	
3. Aanbevelingen	19
A. Bijlagen	22
- A1. Bronnenlijst	
- A2. Interviewlijst	
- A3. Evaluatie van procesmatige afspraken	



Achtergrond en toelichting bij dit rapport

Aanleiding, onderzoeksvragen en reikwijdte van deze evaluatie

Achtergrond

Aanleiding

Het Convenant veiligheidsverbetering Schiphol is in juli 2018 afgesloten tussen de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de sectorpartijen KLM, Schiphol, LVNL, EasyJet, Swissport en de Gezamenlijke Tankdienst Schiphol BV (hierna sectorpartijen).

Het convenant is mede tot stand gekomen naar aanleiding van de aanbevelingen in het rapport 'Veiligheid vliegverkeer Schiphol'.¹ Het convenant heeft tot doel het verder ontwikkelen van het Integral Safety Management System (ISMS) en het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL). Het ISMS wordt gedirigeerd door de sectorpartijen en het ABL door Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

In artikel 16 van het convenant is vastgelegd dat in het jaar 2020 de gemaakte afspraken binnen het convenant geëvalueerd worden door een onafhankelijke partij en dat hier een verslag van wordt opgemaakt. Deze evaluatie vindt plaats in opdracht van IenW en in afstemming met de sectorpartijen, waarbij partijen instemmen informatie aan te leveren die nodig is om de evaluatie naar behoren te laten uitvoeren. Dit document dient ter invulling van deze afspraak.

Onderzoeksvragen

In deze evaluatie richten we ons op de volgende zes onderzoeksvragen:

1. Hoe heeft het convenant als instrument gewerkt? Is een convenant nog het juiste middel om afspraken over de veiligheid op Schiphol vast te leggen?
2. In hoeverre heeft het convenant als instrument bijgedragen aan de verdere ontwikkeling van de doelstelling achter het convenant (veiligheid naar een nóg hoger plan trekken naast de wettelijke eisen die volgen uit de internationale regelgeving)?

3. In hoeverre komen partijen de afspraken na over afvaardiging in overleggen, frequentie van overleggen, agendering van stukken en overige samenwerkafspraken?
4. Is helder voor partijen wie waarover besluitvormingsbevoegd is, werkt dit in de praktijk of moeten hier nieuwe afspraken over komen?
5. Voorzien we veranderingen in governance/ aansturing (bv. in de Luchtvaartnota) waardoor we nu anders aan zouden kijken tegen een dergelijk convenant en vraagt dit om verandering?
6. Zijn er op basis van de verzamelde informatie bij de convenantpartijen aanbevelingen voor aanpassing van het convenant?

Deze onderzoeksvragen heeft IenW in samenspraak met de sectorpartijen geformuleerd.²

Reikwijdte

Deze evaluatie richt zich primair op de werking van afspraken vastgelegd in het convenant. In overleg met IenW is gekozen voor een benadering waarbij de focus van de evaluatie ligt op de ervaring die partijen tot nu toe met het convenant hebben. Voor de werking van het ISMS en ABL zijn aparte evaluaties uitgevoerd.^{3,4}

De informatie in deze evaluatie is gebaseerd op een bureaustudie (zie bijlage A1. voor een bronnenlijst), aangevuld met informatie uit interviews met betrokken partijen (zie bijlage A2. voor een overzicht van geïnterviewde personen). In overleg met IenW zijn interviews gehouden met de partijen die de sector vertegenwoordigen in het managersoverleg (Schiphol, LVNL, KLM en de directeur ISO), de beleidsafdeling van IenW, ABL en ILT Toezicht.

¹ Bron: Veiligheid vliegverkeer Schiphol, Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) (2017)

² De onderzoeksvragen zijn besproken in het managersoverleg en directieoverleg tussen IenW en sectorpartijen. In deze overleggen laten sectorpartijen zich vertegenwoordigen door de programmadirecteur Integrale Safety Organisatie (ISO) en managers van Schiphol, LVNL en KLM.

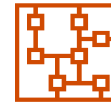
³ Bron: Schiphol ISMS Performance Assessment Report 2019, Baines Simmons (2019)

⁴ Bron: ABL Performance Assessment Report 2019, Baines Simmons (2019)

Methodiek

Doorlopen processtappen van de evaluatie

De evaluatie is langs de onderstaande zes processtappen doorlopen. Gedurende de evaluatie is er diverse malen interactie geweest met de betrokken partijen.



1. Startbijeenkomst

- Digitale startbijeenkomst waarbij het plan van aanpak, het doel van de evaluatie en de onderzoeksvragen met opdrachtgever is doorgenomen.

2. Evaluatiekader opstellen

- Opstellen van een evaluatiekader waarin de onderzoeksvragen verder uit zijn gewerkt in onderliggende criteria.

3. Informatie verzamelen

- Verzamelen van informatie door middel van 1) een bureaustudie en 2) interviews met partijen.

4. Opstellen conceptbevindingen

- Analyse van de resultaten en opstellen van concept bevindingen op elk van de onderzoeksvragen.
- Conceptbevindingen spiegelen met de geïnterviewde partijen.

5. Opstellen evaluatierapport

- Opstellen van een beknopt onderzoeksrapport.
- Voorleggen van het rapport ter hoor en wederhoor aan de betrokken partijen.
- Opstellen eindrapport.

6. Presentaties

- Toelichten van de bevindingen en aanbevelingen aan het managers- en directieoverleg.

Middels periodieke overleggen hebben we de tussentijdse resultaten en onderzoeksrichting met lenW afgestemd

Diverse malen interactie met betrokken partijen

Methodiek

Het evaluatiekader

Evaluatie van een convenant dat relatief recentelijk – juli 2018 – is afgesloten vraagt in onze optiek om een benadering waarbij de focus van de evaluatie ligt op de ervaring van partijen tot nu toe met het convenant hebben. Wij zien dat het doorgaans tijd kost om afspraken uit dergelijke convenanten te operationaliseren en werkwijzen in te bedden in elk van de betrokken organisaties. Het kan daarom enige tijd duren voordat de beoogde effecten (meetbaar) tot uiting komen. Wij constateren ook dat de in het convenant vastgelegde doelstellingen vooral procesmatig van aard zijn.

Om die reden is onze aanpak van de evaluatie met name gericht op het vergaren van de ervaringen van de partijen met 1) werking van het convenant, 2) opvolging van afspraken, en 3) governance. In onderstaand evaluatiekader geven we een toelichting bij deze elementen. In onderstaand overzicht is aangegeven wat we voor deze elementen verwachten terug te zien.

Element	Toelichting	Wat verwachten we voor dit element?
Werking van het convenant	Naast feitelijke bevindingen over het naleven van afspraken uit het convenant zijn de (kwalitatieve) ervaringen vanuit deelnemende partijen van belang om vast te kunnen stellen of het convenant werkt als instrument en hoe partijen de werking van de afspraken in de praktijk ervaren.	Partijen ervaren de werking als goed, er zijn heldere doelen gedefinieerd, het beoogde effect van opvolging van afspraken is helder en te relateren aan de te bereiken doelen.
Opvolging van afspraken	De opvolging van procesmatige afspraken zoals vastgelegd in het convenant, gericht op wie verantwoordelijk is voor de uitvoering, wat de afspraak behelst en welke termijn daaraan gekoppeld is.	Het is na te gaan dat partijen de afspraken nakomen; afspraken zijn SMART geformuleerd.
Governance	Voor dit deel van het evaluatiekader maken we gebruik van onze eerdere ervaring met governance evaluaties. In de evaluatie van de governance is enerzijds gekeken naar hoe de governance momenteel is vastgelegd, anderzijds - middels de interviews - hoe partijen de governance in de praktijk ervaren.	Er is sprake van een heldere en vastgelegde rolverdeling en verantwoordelijkheden van partijen in termen van te nemen besluiten, mandatering, escalatielijnen en besluitvormingsbevoegdheid. Er is vertegenwoordiging van alle relevante partijen in de governance, de governance is bij partijen bekend en partijen ervaren deze als helder en goed werkend.

Toelichting op de verdere structuur van dit document

Langs de lijn van de onderzoeksvragen hebben we op basis van de bureaustudie van de diverse brondocumenten (Bijlage A1.) en de interviews (Bijlage A2.) geïntervieweerd hoe betrokken partijen het convenant in de praktijk hebben ervaren.

In deel 2 van dit document geven we onze bevindingen ten aanzien van de eerste vijf onderzoeksvragen weer op basis van drie overkoepelende thema's: 1) werking van het convenant, 2) opvolging van afspraken, en 3) governance. Een volledig overzicht van bevindingen ten aanzien van de procesmatige afspraken is terug te vinden in Bijlage A3.

Tot slot geven we in deel 3 de aanbevelingen weer.

Deel 2: Bevindingen

Werking van het convenant

- **Kernvraag 1:** Hoe heeft het convenant als instrument gewerkt? Is een convenant nog het juiste middel om afspraken over de veiligheid op Schiphol vast te leggen?
- **Kernvraag 2:** In hoeverre heeft het convenant als instrument bijgedragen aan de verdere ontwikkeling van de doelstelling achter het convenant (veiligheid naar een nóg hoger plan trekken naast de wettelijke eisen die volgen uit de internationale regelgeving)?

Opvolging van afspraken

- **Kernvraag 3:** In hoeverre komen partijen de afspraken na over afvaardiging in overleggen, frequentie van overleggen, agendering van stukken en overige samenwerkafspraken?

Governance

- **Kernvraag 4:** Is helder voor partijen wie waarover besluitvormingsbevoegd is, werkt dit in de praktijk of moeten hier nieuwe afspraken over komen?
- **Kernvraag 5:** Voorzien we veranderingen in governance / aansturing (bv. in de Luchtvaartnota) waardoor we nu anders aan zouden kijken tegen een dergelijk convenant en vraagt dit om verandering?



Deel 3: Aanbevelingen

Aanbevelingen

- **Kernvraag 6:** Zijn er op basis van de verzamelde informatie bij de convenantpartijen aanbevelingen voor aanpassing van het convenant?

2

Bevindingen

Geïnterviewde partijen zien het convenant nog steeds als een waardevolle aanvulling op bestaande wet- en regelgeving

Werking van het convenant (1/2)

Kernvraag 1: Hoe heeft het convenant als instrument gewerkt? Is een convenant nog het juiste middel om afspraken over de veiligheid op Schiphol vast te leggen?

Kernvraag 2: In hoeverre heeft het convenant als instrument bijgedragen aan de verdere ontwikkeling van de doelstelling achter het convenant (veiligheid naar een nóg hoger plan trekken naast de wettelijke eisen die volgen uit de internationale regelgeving)?

Conclusie: Alle geïnterviewde partijen zien het convenant als een waardevolle aanvulling op bestaande wet- en regelgeving. Partijen geven aan dat het convenant een logisch instrument is om aanvullingen op wet- en regelgeving vorm te geven. Het convenant draagt volgens de geïnterviewde partijen bij aan het achterliggende doel, maar het beoogde effect van afspraken en hoe deze bijdragen aan de doelen is niet expliciet gemaakt in het convenant. De jaarlijkse evaluaties geven hier wel grotendeels invulling aan.

1. Alle geïnterviewde partijen ervaren het convenant als een waardevol instrument om een verbeterde samenwerking omtrent de veiligheid op Schiphol te bewerkstelligen. Ook richting de toekomst blijft er behoefte om de samenwerking in stand te houden met het convenant als middel.

Het convenant is mede tot stand gekomen naar aanleiding van het rapport 'Veiligheid vliegverkeer Schiphol', waarin de noodzaak voor nadere samenwerking als aanbeveling naar voren kwam om de veiligheid op Schiphol te verbeteren.¹ Alle partijen geven aan het convenant als waardevol instrument te ervaren om invulling te geven aan deze aanbeveling.

Zowel sectorpartijen als ministerie ervaren een verbeterde samenwerking als gevolg van het convenant in vergelijking met de periode voorafgaand aan het convenant. Partijen zijn trots op wat er in een relatief korte periode van twee jaar is bereikt. Periodieke afstemming tussen sectorpartijen en ministerie heeft geleid tot verhoogd wederzijds begrip tussen operatie en beleid. De verbeterde samenwerking tussen sectorpartijen onderling komt in praktijk met name tot uitdrukking in de gezamenlijke onderzoeken en beheersmaatregelen die binnen het ISMS zijn uitgevoerd.

Het vastleggen van afspraken in een convenant, met de zichtbaarheid in het politieke domein, heeft volgens de partijen geleid tot een commitment vanuit partijen om afspraken tijdig en goed op te volgen. In de praktijk helpt het convenant ook daadwerkelijk om partijen te wijzen op de vastgelegde afspraken. Ook richting de toekomst blijven partijen het nut zien om de afspraken over samenwerking vast te leggen in een door partijen ondertekend convenant dat publiek toegankelijk is.

2. Partijen ervaren een convenant als een logisch instrument om aanvullingen op wet- en regelgeving vorm te geven. Meerdere partijen geven aan dat bepaalde onderdelen idealiter volgen uit uniforme Europese wet- en regelgeving.

Partijen geven aan dat een convenant een logisch instrument is dat de nodige flexibiliteit biedt om de samenwerking vorm te geven. De huidige opzet en invulling van het convenant past ook bij de opstart van een dergelijke samenwerking.

KLM en ILT geven aan dat in hun optiek de afspraken ten aanzien van het ISMS idealiter voortvloeien uit uniforme Europese wet- en regelgeving, maar dat tot die tijd het convenant een goede invulling is. Dergelijke wet- en regelgeving zorgt voor een Europees level-playing field voor sectorpartijen en geeft ook ILT de mogelijkheid om toezicht te houden op basis van wettelijke kaders. De afspraken uit het convenant zouden eventueel als internationale guidance kunnen dienen bij het opstellen van dergelijke kaders.

3. Het convenant draagt volgens partijen bij aan het achterliggende doel. Het convenant maakt het beoogde effect van afspraken niet expliciet; de evaluaties geven hier wel grotendeels invulling aan.

Partijen ervaren de gerealiseerde samenwerking als nuttig en geven aan dat deze samenwerking bijdraagt aan het verbeteren van de veiligheid op Schiphol, doordat de afspraken in opzet hieraan bijdragen. Het convenant bevat twee procesmatige doelen: het verbeteren van het ABL en het verbeteren van het ISMS.

Het convenant maakt het beoogde effect van afspraken niet expliciet; de evaluaties geven hier wel grotendeels invulling aan

Werking van het convenant (2/2)

Van de partijen begrijpen wij dat is gekozen om afspraken te maken over het proces van verbetering, samenwerking en overleg om bij te dragen aan betere beheersing van de risico's en op die manier de veiligheid te verbeteren. ILT geeft aan dat verlaging van risico's lastig meetbaar is, en daarmee hoe de veiligheid als gevolg van het convenant meetbaar verbetert, maar ziet ook het nut in van een verbeterde samenwerking tussen partijen met oog op de veiligheidsverbetering.

Hoe de afspraken in het convenant bijdragen aan de twee procesmatige doelen, tot welke concreet beoogd effect ze moeten leiden en hoe partijen deze beoogde effecten gezamenlijk bepalen is niet expliciet gemaakt in het convenant. We zien wel dat partijen in de jaarlijkse evaluatie van 2019¹ gebruik hebben gemaakt van concrete criteria om te evalueren of het ISMS en ABL naar wens verbeteren: de EASA MSAT². De EASA MSAT bevat criteria (met beoogd effect) gebaseerd op internationale wet- en regelgeving en best practices.

In de meest recente update van het ISMS handboek³ is opgenomen dat de EASA MSAT als tool gebruikt wordt om de volwassenheid van het ISMS jaarlijks te evalueren. Voor de evaluatie van 2020 van het ISMS en ABL zal tevens weer gebruik worden gemaakt van de EASA MSAT.

De evaluaties zijn gericht op de verbetering van het ISMS enerzijds, het ABL anderzijds en bevatten concrete criteria om dat te doen. Het beoogd effect van een verbeterde samenwerking tussen ISMS en ABL is algemener geformuleerd. Dit is ook aangehaald in de evaluatie van Baines Simmons¹:

“Agreements made but only now in initial phase of implementation (one meeting held between ABL & ISMS and a series of workshops conducted in June).” (pagina 17)

“Initial meetings have been made with the ISMS in particular to better understand what is required.” (pagina 18)

¹ ABL Performance Assessment Report 2019. Baines Simmons (2019)

² Schiphol ISMS Performance Assessment Report 2019. Baines Simmons (2019)

³ Terms of reference Evaluation ISMS 2019, 13 februari 2019

⁴ ISMS Manual versie 2.2, 29 mei 2020.

Het convenant is met name gericht op de opstartfase; partijen komen de toetsbare afspraken voor het overgrote deel na



Opvolging van afspraken (1/2)

Kernvraag 3: In hoeverre komen partijen de afspraken na over afvaardiging in overleggen, frequentie van overleggen, agendering van stukken en overige samenwerkafspraken?

Conclusie: Het convenant is met name gericht op de opstartfase van de samenwerking tussen sector en IenW en biedt in mindere mate aanknopingspunten voor de beheersing en continue verbetering naar de toekomst toe. Partijen hebben actief invulling gegeven aan de afspraken in het convenant en komen de (toetsbare) afspraken uit het convenant voor het overgrote deel na. De afspraken verschillen in detailniveau en kunnen voor een deel meer SMART worden geformuleerd. De afspraken zijn daarnaast met name gericht op het verder ontwikkelen van het ISMS en ABL; de ontwikkeling van de samenwerking tussen ABL en ISMS komt minder naar voren.

1. De afspraken in het convenant zijn met name gericht op de opstart van de samenwerking tussen partijen; in mindere mate op de beheersing en relevantie ervan naar de toekomst.

Partijen geven aan dat er ten tijde van het opstellen van het convenant met name behoefte was aan afspraken gericht op het opstarten van een samenwerking tussen de sectorpartijen en het ministerie. Dit blijkt ook uit de afspraken in het convenant en komt tot uiting in de streefplanningen die lopen tot en met januari 2019 en de focus van de evaluaties die gericht zijn op het op niveau brengen van het ISMS en ABL.

Afspraken voor verdere verbetering richting de toekomst zijn in mindere mate aanwezig en nog van een hoger abstractieniveau.

Voorbeelden hiervan zijn:

- Artikel 7.3: *“Het ISMS zal continu ontwikkeld en verbeterd worden. De ontwikkeling van het ISMS is vooruitstrevend wat betekent dat de sectorpartijen tijdens de ontwikkeling een werkbare invulling moeten vinden, waarbij ook opgedane ervaring en evaluaties door externe deskundigen als input dienen voor de verdere ontwikkeling.”*

- Artikel 14.5: *“De ILT maakt in 2018 separaat afspraken met de sectorpartijen betreffende: a. operationele afspraken om een goede aansluiting tussen het ABL en het ISMS nader vorm te geven; b. het wederzijds benutten van analysekennis om enerzijds tot een goede vraagarticulatie te komen en anderzijds tot analyses waar behoefte aan is; c. het gebruik van informatie van het ABL uit Nederlandse en Europese database conform de eisen die de Verordening (EU) nr. 376/2014 daaraan stelt.”*

2. Partijen komen de toetsbare afspraken uit het convenant voor het overgrote deel na.

Wij hebben voor de toetsbare afspraken in kaart gebracht wie deze afspraak na moet komen, wat de afspraak behelst, op welke termijn deze moet worden nagekomen en waaruit blijkt dit daadwerkelijk is gebeurd. Bijlage A3. bevat het overzicht van de relevante afspraken.

Het beeld is dat partijen voor het overgrote deel de afgesproken producten opleveren en de afspraken zoals in het convenant beschreven staan nakomen. Zo hanteren partijen de afgesproken overlegstructuur, worden de uitkomsten van jaarlijkse evaluaties besproken en leveren partijen hun (gezamenlijke) producten op. In slechts een beperkt aantal gevallen worden afspraken niet geheel conform het convenant uitgevoerd, waaronder het eenmalig overslaan van overleggen, de agendering van onderwerpen in de overleggen en in een enkel geval tijdigheid van opvolging van de afspraak. Op basis van de interviews begrijpen we dat de afvaardiging van partijen in het directieoverleg in de afgelopen periode goed is geweest, maar dat het een aandachtspunt richting de toekomst is om de afvaardiging ook goed te houden.

3. De afspraken in het convenant verschillen in detailniveau en zijn niet altijd SMART geformuleerd.

Het convenant bevat afspraken van een verschillende mate van detailniveau en SMART-formulering. De tijdstermijn van afspraken is niet altijd na te gaan. Ook is niet na te gaan wat kwalificeert als een “significante” of “belangrijke” wijziging dan wel besluit. In het overzicht in bijlage A3. geven wij in de toelichting aan waar dit verder van toepassing is.

[vervolg op volgende pagina]

De behoefte blijft om het ISMS, het ABL, en de samenwerking ertussen verder te verbeteren



Opvolging van afspraken (2/2)

Verschillende geïnterviewde partijen gaven in de interviews aan dat de mate van detail ook eerder onderwerp is geweest van discussie. Daarbij horen we in vrijwel alle interviews terugkomen dat het detailniveau logisch lijkt met oog op de volwassenheid van de samenwerking bij opstart van het convenant in 2018.

De convenantpartijen verschillen van mening of de mate van detailniveau nog steeds passend is. Dit gegeven de stappen die afgelopen twee jaar zijn gezet. Men geeft aan dat detail de afspraken enerzijds concreet, helder en daarmee meer afdwingbaar maakt. Anderzijds zijn enkele afspraken, waaronder streefplanningen, daardoor inmiddels overbodig geworden.

4. De afspraken zijn met name gericht op het verder ontwikkelen van het ISMS en ABL; de ontwikkeling van de samenwerking ertussen komt minder naar voren.

In lijn met de doelstellingen genoemd in artikel 2 van het convenant (het verbeteren van het ISMS en het verbeteren van het ABL) zien de afspraken in het convenant met name toe op wat partijen moeten doen om die doelstellingen te realiseren.

De afspraken gericht op samenwerking tussen de sector en de overheid zijn geconcretiseerd voor het afstemmen van de strategische veiligheidsvisie met het State Safety Program (artikel 3), samenstelling en frequentie van overleg over de voortgang met oog op de afspraken in het convenant (artikel 4) en de aansluiting van ISMS en ABL voor data over Schiphol (artikel 14).

Partijen geven in de interviews aan dat de samenwerking tussen ISMS en ABL verbeterd kan worden. In het convenant staan geen andere afspraken opgenomen hoe de samenwerking tussen het ISMS en ABL verder te ontwikkelen. De sectorpartijen geven in de interviews aan dat de afspraken met ABL ook niet direct worden besproken in het managersoverleg, omdat ABL daar geen zitting neemt.

Er zijn geen nadere afspraken vastgelegd over de rol en positie van partijen; de positie van ILT is niet voor iedereen duidelijk

Governance (1/2)

Kernvraag 4: Is helder voor partijen wie waarover besluitvormingsbevoegd is, werkt dit in de praktijk of moeten hier nieuwe afspraken over komen?

Kernvraag 5: Voorzien we veranderingen in governance/ aansturing (bv. in de Luchtvaartnota) waardoor we nu anders aan zouden kijken tegen een dergelijk convenant en vraagt dit om verandering?

Conclusie: Er zijn geen nadere afspraken vastgelegd met betrekking tot de rollen en posities van convenantpartijen ten aanzien van het managers- en directieoverleg. Hierdoor kan er onduidelijkheid ontstaan over de invulling van deze overleggen en het commitment op directieniveau afnemen. Wel zijn partijen overtuigd van het nut van informatie-uitwisseling tussen operatie en beleid. De positie en rol van ILT (ABL en Toezicht) ten aanzien van het convenant is niet voor iedereen helder en er is verschil in inzicht tussen de convenantpartijen over de evaluatie van het ISMS.

1. Er zijn geen nadere afspraken vastgelegd met betrekking tot de rollen en posities van convenantpartijen ten aanzien van het managers- en directieoverleg.

De managers- en directie overleggen van het convenant kennen geen eigen vastgelegde afspraken rondom rolverdeling, taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden in het kader van het convenant. Besluitvorming aan de sectorzijde vindt plaats in de sector SRB en TOPSAG. Het managers- en directieoverleg richt zich op informatie-uitwisseling en afstemming tussen sector en ministerie. Besluitvorming in het kader van het convenant is gericht op gezamenlijke verplichtingen die volgen uit het convenant, zoals de Strategische Veiligheidsvisie.

Voorafgaand aan afsluiting van het convenant was er een voorloper van het directieoverleg: het coördinatie-overleg. Voor het coördinatie-overleg zijn 'Terms of Reference' vastgelegd (2017).¹ Deze Terms of Reference zijn naar onze informatie niet geactualiseerd voor de overlegstructuren in het convenant ten tijde van afsluiten ervan in 2018. Navraag bij partijen leert ook dat men niet bekend is met vastgelegde afspraken voor beide overleggen.

Dit laat veel vrijheid ten aanzien van interpretatie van het doel van elk overleg, verantwoordelijkheden van partijen, de standaard afvaardiging (zowel per partij als functionaris), vertegenwoordiging van en door partijen, en de mogelijkheid voor andere (convenants)partijen dan KLM, LNVL, Schiphol en lenW om aan te sluiten bij de overleggen.

Daarnaast geeft lenW aan dat zij afstemming en uitwisseling van informatie over bijvoorbeeld veiligheidsanalyses zinvol acht, zolang het voor alle partijen helder is dat ILT op de geëigende momenten een eigen oordeel over kan vormen.

De afwezigheid van nadere afspraken en hoe om te gaan met situaties zoals geschetst door lenW creëert mogelijk onduidelijkheid en verschil in verwachtingen bij partijen.

De geïnterviewde partijen zijn nog steeds overtuigd van het nut van informatie-uitwisseling tussen operatie en beleid in de huidige vorm van het managers- en directie-overleg. Een aantal partijen plaatst daarbij de kanttekening dat het met het oog op de toekomst van belang is dat partijen op directieniveau geëngageerd blijven en taken niet delegeren. Ook geven de sectorpartijen aan dat het aansluiten van ILT bij de overleggen gewenste expertise kan toevoegen.

2. De positie en rol van ILT (ABL en Toezicht) in relatie tot het convenant is niet voor alle partijen duidelijk.

De lenW afvaardiging in het managers- en directieoverleg is afkomstig van de beleidsdirectie Luchtvaart. ILT Toezicht is geen convenantpartner. Dat heeft te maken met de rol van ILT als onafhankelijke toezichthouder. ABL, een belangrijke partij verantwoordelijk voor het vormgeven van één van de twee doelen in het convenant, is niet standaard direct vertegenwoordigd in het managers- en directieoverleg. Op basis van de interviews constateren wij dat er vanuit partijen behoefte is om de rol van ILT in relatie tot het convenant nader te duiden.

[vervolg op volgende pagina]

ABL is niet direct vertegenwoordigd in de overleggen; sector en ILT hebben een eigen perspectief op de evaluatie van het ISMS

Governance (2/2)

Een voorbeeld waarbij nadere samenwerking nodig lijkt is de data-uitwisseling tussen sectorpartijen en ABL. Sectorpartijen geven aan dat zij behoefte hebben aan nadere afstemming met ABL, waaronder over de (mogelijkheden tot) data-uitwisseling. Anderzijds geeft ABL behoefte te hebben aan nadere afstemming met de sectorpartijen over de wijze waarop meldingen aangeleverd worden aan het ABL voor analyse.

ABL acht het wenselijk dat sectorpartijen commitment uitspreken met betrekking tot het voldoen aan de wettelijke verplichtingen die aan de meldingen worden gesteld.

Sectorpartijen geven aan meer data te hebben dan momenteel wordt gedeeld met het ABL en zien ook meerwaarde in het bundelen van data bij een ABL, mede doordat data bij ABL beschermd is via de EU 376/2014 verordening. Het delen van meer informatie dan wettelijk verplicht met ABL kost sommige partijen echter veel effort gegeven het gevraagde format en lijkt bovendien gevoelig te liggen in verband met de directe toegang van ILT Toezicht tot deze data. Wij merken dat partijen behoefte hebben aan duidelijkheid over hoe dergelijke data wordt of kan worden gebruikt door ILT. Nadere afstemming of afspraken ontbreken hier vooralsnog. KLM stelt voor om het ABL onder te brengen bij de OVV, omdat het los staan van de organisatie waaraan wordt gemeld van de toezichthouder volgens hen leidt tot een heldere positie en zuivere rolverdeling.

Sectorpartijen geven daarnaast aan dat zij behoefte hebben aan input van ILT en ABL hoe het ISMS te verbeteren. ILT heeft aangegeven een participerende rol te willen verkennen.

3. Er is verschil in inzicht tussen sectorpartijen en ILT over de evaluatie van het ISMS.

Toezicht op het naleven van verplichtingen voor de individuele partijen die volgen uit wet- en regelgeving wordt gedaan door ILT. Er is geen wettelijk kader voor ILT om het ISMS als geheel te toetsen. De jaarlijkse evaluatie van het ISMS vindt momenteel plaats door een onafhankelijke externe partij. ILT maakt naar zeggen gebruik van deze uitgevoerde externe evaluaties, in lijn met artikel 10.6 in het convenant, maar stelt wel een eigen beeld op basis van een breder perspectief.

ILT geeft aan het logischer te vinden dat de jaarlijkse evaluatie op het ISMS door ILT zou worden uitgevoerd. De sectorpartijen hebben een ander perspectief en zien de jaarlijkse evaluatie van het ISMS als een interne audit om het ISMS verder te verbeteren.

3

Aanbevelingen

Op basis van deze evaluatie zien we vier aanbevelingen

Aanbevelingen (1/2)

Kernvraag 6: Zijn er op basis van de verzamelde informatie bij de convenantspartijen aanbevelingen voor aanpassing van het convenant?

Conclusie: Met het aangaan van het convenant in 2018 hebben partijen zich gecommitteerd om in lijn met de eerdere OVV aanbevelingen te komen tot een betere integrale samenwerking rondom de veiligheid op Schiphol. Op basis van de gehouden interviews zien we dat partijen actief invulling hebben gegeven aan de afspraken in het convenant en trots zijn op wat er is bereikt op gebied van samenwerking in de relatief korte periode dat het convenant bestaat. Dat volgt ook uit onze bevindingen.

Het verbeteren van de integrale samenwerking is een continu proces. In aanvulling op de reeds behaalde resultaten, zien we een viertal aanbevelingen om de samenwerking richting de toekomst verder te verbeteren. Deze aanbevelingen hebben betrekking op het bepalen van beoogd effect van afspraken, herijking van de afspraken in het convenant met oog op de toekomst, aanvullende afspraken omtrent de samenwerking tussen ISMS en ABL, en nadere vastlegging van de rollen en posities van partijen ten aanzien van het convenant.

1. Bepaal gezamenlijk voor elk van de doelen welke afspraken hieraan bijdragen en wat het gewenste effect van de afspraken is.

Met het formuleren van concrete en zoveel als mogelijk meetbare effecten van afspraken kan zowel in het opzetten, beheersen en continu verbeteren na worden gegaan of afspraken het beoogde effect daadwerkelijk bereiken. Hier is in de jaarlijkse evaluatie van het ISMS en ABL al een goede stap gezet door de EASA MSAT methodiek en bijbehorende criteria te hanteren en door het gebruik van de EASA MSAT vast te leggen in het ISMS handboek. Wij bevelen aan dit te blijven doen.

Wij beschouwen het waardevol als partijen een proces vastleggen over hoe zij gezamenlijk overeen komen wat de beoogde effecten van afspraken zijn. Of de beoogde effecten onderdeel uit moeten maken van het convenant is ter afweging aan de partijen. Een procesafpraak in het

convenant is een optie om hier invulling aan te geven. Bij het bepalen van beoogde effecten moet in onze optiek aandacht zijn voor de afspraken die gericht zijn op de samenwerking tussen ISMS en ABL. In de huidige vorm zijn deze nog algemeen van aard.

2. Herijk afspraken omtrent producten uit de opstartfase richting toekomstbestendigere procesafspraken voor de lange termijn.

De afspraken in het convenant zijn met name gericht op producten die tijdens de opstartfase moesten worden opgeleverd. Dit sloot aan bij de behoefte van de convenantpartijen ten tijde van het afsluiten van het convenant.

Enkele afspraken zijn inmiddels achterhaald en kunnen robuuster dan wel tijdsbestendiger worden opgeschreven door de focus te verleggen van product naar het te volgen proces. Een voorbeeld hiervan is het procesmatig inbedden van de planningsactualisatie en -afstemming; in plaats van de specifieke planning zelf op te nemen als afspraak in het convenant (zoals momenteel in artikel 7 en artikel 13 het geval is).

Bij het concretiseren van afspraken moet aandacht zijn voor de mate waarin afspraken SMART zijn geformuleerd om de samenwerking en continue verbetering van ISMS en ABL langdurig te kunnen borgen.

3. Neem aanvullende afspraken op ten aanzien van de samenwerking tussen ISMS en ABL.

Het convenant is momenteel voornamelijk gericht op afzonderlijke verbetering van het ISMS en ABL. De toegevoegde waarde van het convenant ligt in de praktijk volgens partijen met name in de verbetering van de samenwerking tussen sectorpartijen onderling en de afstemming tussen operatie en beleid. Wij constateren vanuit de interviews dat er behoefte is aan nadere afspraken rondom het verbeteren van de samenwerking tussen ISMS en ABL.

[vervolg op volgende pagina]

Op basis van deze evaluatie zien we vier aanbevelingen

Aanbevelingen (2/2)

Sectorpartijen geven aan dat zij behoefte hebben aan nadere afstemming met ABL, waaronder over de (mogelijkheden tot) data-uitwisseling. Een mogelijke invulling die wij zien is om het ABL standaard deel te laten nemen aan het managers- en directieoverleg. ABL is immers 'eigenaar' van een van de doelen van het convenant: het verbeteren van het ABL.

Anderzijds geeft ABL behoefte te hebben aan nadere afstemming met de sectorpartijen over de wijze waarop meldingen aangeleverd worden aan het ABL voor analyse. Ook hier zouden aanvullende afspraken over opgenomen kunnen worden.

4. Herijk de afspraken rondom rollen en posities van bij het convenant betrokken partijen en leg deze nader vast.

Het nader vastleggen van rollen en posities aanvullend op het convenant verduidelijkt nut en noodzaak van het managers- en directieoverleg en kan worden gebruikt om afvaardigingen van partijen gecommiteerd te houden aan de overleggen. Bestuurlijke commitment en directe afvaardiging van de accountable executives in het directieoverleg maakt dat draagvlak in elk van de organisaties kan worden behouden.

Bij het vastleggen van rollen en posities is ook nadere aandacht nodig voor de vertegenwoordiging van partijen die geen zitting nemen in het managers- en directieoverleg. Zo is momenteel bijvoorbeeld niet vastgelegd of KLM zitting neemt namens de sectorpartijen, namens alle luchtvaartmaatschappijen, of enkel namens KLM. Wij bevelen aan om duidelijker vast te leggen hoe deze partijen zich laten vertegenwoordigen en hoe eventuele nieuwe partijen kunnen toetreden aan deze overleggen. Het is aan de convenantpartijen om af te wegen of deze afspraken in het convenant zelf landen of bijvoorbeeld worden opgenomen in gezamenlijke *terms of reference*.

Verder geven meerdere geïnterviewde partijen aan behoefte te hebben aan duiding van de rol en positie van ILT als toezichthouder in relatie tot afspraken in het convenant en de overlegstructuur. Ook wanneer ILT vanuit haar onafhankelijke positie niet direct deelneemt aan het convenant, is het in onze optiek zinvol zijn om de relatie van ILT tot het convenant nader vast te leggen.



Bijlagen

A1. Bronnenlijst

Openbare documenten

1. Convenant veiligheidsverbetering Schiphol Ontwikkeling integraal veiligheidsmanagement-systeem Schiphol en Analysebureau Luchtvaartvoorvallen. Staatscourant nummer 38844. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2018)
2. Veiligheid vliegverkeer Schiphol. Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) (2017)
3. Schiphol ISMS Performance Assessment Report 2019. Baines Simmons (2019)
4. ABL Performance Assessment Report 2019. Baines Simmons (2019)
5. Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma 2020-2024 – Continu verbetering van veiligheid door beheersen van risico's. Derde editie. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2020)
6. State Safety Programme 2015-2019. Tweede editie. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2015)
7. Safety ambition 2020-2022. Schiphol (2020)
8. Tweede voortgangsrapportage veiligheid Schiphol. Kamerstuk 29665, nr. 373. Kamerbrief kenmerk: IENW/BSK-2019/146829. Nieuwenhuizen Wijbenga, C. van (2019, 10 juli).
9. Derde voortgangsrapportage veiligheid Schiphol. Kamerstuk 29665, nr. 379. Kamerbrief kenmerk: IENW/BSK-2020/6282. Nieuwenhuizen Wijbenga, C. van (2020, 7 februari)
10. Staat van Schiphol 2018. Inspectie Leefomgeving en Transport (2018)
11. Staat van Schiphol 2019. Inspectie Leefomgeving en Transport (2019)
12. Rapport Veiligheid vliegverkeer Schiphol. Kamerbrief kenmerk: IENM/BSK-2017-245706). Dijkma, S.A.M. (2017, 11 oktober)
13. Integrale Veiligheidsanalyse Schiphol. Kenmerk: NLR-CR-2017-313. Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (2018)
14. Evaluatie Schipholbeleid. Kamerstuk 29665, nummer 347. Nieuwenhuizen Wijbenga, C. van (2018, 30 oktober)
15. Veiligheid in de Nederlandse luchtvaartsector. Geraadpleegd via: <https://integralsafetyschiphol.nl/>. Integral Safety Management System (z.d.)
16. Actualisatie Integrale Veiligheidsanalyse Schiphol. Kenmerk: NLR-CR-2019-415. Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (2020)

Overige documenten

1. Verzameling agenda's en notulen van de managers- en directieoverleggen m.b.t het convenant veiligheidsverbetering Schiphol. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2018-2020)
2. Terms of reference Evaluation ISMS 2019. Schiphol (2019, 13 februari).
3. Terms of reference Coördinatie overleg opvolging OVV aanbevelingen. Schiphol (2017, 7 juni)
4. SRB meeting minutes - version 06. Schiphol (2020, 14 februari)
5. Integral Safety Management System Manual – version 2.1. Schiphol (2018).
6. Integral Safety Management System Manual – version 2.2. Schiphol (2020).
7. ISMS-2019-05 Rapport Top 5 flight risks – Assessing the top risks for the flight operation of Schiphol. Schiphol (2019)
8. ISMS-201813R Top 5 risks ground – Assessing the top risks for the ground operation of Schiphol. Schiphol (2018)
9. Realisation Double Quebec. Kenmerk: TOP SAG 201919DS. Schiphol (2019).
10. Decision sheet implementation stopbar 09 for risk reduction N2/E6. Kenmerk: TOP SAG 201905DS. Schiphol (2019)
11. Converging approach and take-off operation. Kenmerk: TOP SAG 202006DS. Schiphol (2020)
12. Realisation Double Quebec. Kenmerk: ISMS-201802-INFS. Schiphol (2019)
13. Manoeuvring area South-West. Kenmerk: TOP SAG 201803. Schiphol (2018)
14. Integral Safety Assessment of Schiphol Ground Infrastructure Changes Winter 2020/2021. Kenmerk: ISMS 202012R CAPDEC W20. Schiphol (2020)
15. Safety review CAPDEC W19/20. Kenmerk: TOP SAG 2019-10 DS. Schiphol (2019)
16. CAPDEC S20. Schiphol (2019)
17. SRB meeting minutes - version 01. Schiphol (2019, 20 juni)
18. Progress report roadmap ISMS. Schiphol (2019, 28 januari)
19. Progress report roadmap ISMS. Schiphol (2019, 6 juni)
20. Progress report roadmap ISMS. Schiphol (2019, 6 september)
21. Progress report roadmap ISMS. Schiphol (2020, 24 januari)

A2. Interviewlijst

In deze evaluatie hebben we voor het ophalen van informatie gebruik gemaakt van een aantal interviews. Tabel A.2.1 geeft een overzicht van geïnterviewde personen.

De conclusies in deze evaluatie betreffen niet noodzakelijkerwijs de standpunten van betrokken personen of achterliggende organisaties.

Datum	Organisatie	Geïnterviewde(n)	Functie
17/07/2020	Analysebureau Luchtvaartvoorvallen		Afdelingshoofd analyse Analist
21/07/2020	Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)		Manager Operational Risk Management
23/07/2020	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW)		Afdelingshoofd Luchtvaartveiligheid & Security Manager veiligheid bij de projectdirectie Schiphol
28/07/2020	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM)		Director ISM&A Safety & Compliance Manager
29/07/2020	Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)		Programmamanager Veilig en duurzaam Schiphol
30/07/2020	Schiphol		Senior manager Compliance & Continuity
03/08/2020	Integral Safety Office (ISO)		Programmadirecteur Integral Safety Office

Tabel A.2.1. Lijst met geïnterviewden

A3. Evaluatie van procesmatige afspraken (1/12)

Onderstaand overzicht bevat een evaluatie van de procesmatige afspraken in het convenant. Per (sub)artikel geven antwoord op de volgende vragen:

- Wie is verantwoordelijk voor opvolging?
- Wat behelst de afspraak?
- Wanneer moet de afspraak worden opgevolgd?
- Is na te gaan of aan de afspraak is voldaan? (incl. bijbehorende toelichting en bronvermelding aangeduid als (Bron: <brondocument>, <steller> (<jaartal>))

Artikel	Wie	Wat	Wanneer	Voldaan	Toelichting
Artikel 1. Begripsbepalingen					
1. In dit convenant wordt verstaan onder: a. ABL: Analysebureau Luchtvaartvoorvallen; b. EASA: European Aviation Safety Agency; c. ICAO: International Civil Aviation Organization; d. ILT: Inspectie Leefomgeving en Transport; e. ISMS: Integraal Safety Management Systeem; f. ministerie: ministerie van Infrastructuur en Waterstaat; g. OVV: Onderzoeksraad voor Veiligheid; h. SMS: Safety Management System; i. SSP: State Safety Programme.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Betreft begripsbepalingen, geen afspraken
Artikel 2. Doel convenant					
2. In dit convenant worden afspraken gemaakt over: a. het verder ontwikkelen van het ISMS; b. het verder ontwikkelen van het ABL.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Betreft het doel convenant, geen afspraken
Artikel 3. SSP, Strategische veiligheidsvisie en Staat van de Veiligheid					
3.1. Het ministerie geeft elke vijf jaar het SSP uit waarin de veiligheidsverantwoordelijkheid, het veiligheidsrisicomanagement, de veiligheidsborging en de veiligheidspromotie voor luchtvaart zijn beschreven en veiligheidsdoelen zijn opgenomen die richting geven aan de inzet van het ministerie en de sectorpartijen.	Het ministerie	SSP	5 jaar	Ja	Het Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma (NLVP) is de naam van de Nederlandse versie van wat wereldwijd bekend staat als het ICAO State Safety Programme (SSP). Het NLVP 2020-2024 is gepubliceerd in februari 2020 (Bron: <i>Nederlands luchtvaartveiligheidsprogramma 2020-2024 – Continu verbeter van veiligheid door beheersen van risico's. Derde editie. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2020)</i>) Het voorgaande State Safety Programme 2015-2019 dateert van juni 2015 (Bron: <i>State Safety Programme 2015-2019. Tweede editie. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2015)</i>)

A3. Evaluatie van procesmatige afspraken (2/12)

Artikel	Wie	Wat	Wanneer	Voldaan	Toelichting
Artikel 3. SSP, Strategische veiligheidsvisie en Staat van de Veiligheid					
3.2. Binnen de kaders van het SSP stellen de sectorpartijen in het ISMS een gezamenlijke strategische veiligheidsvisie op. De eerste wordt in 2018 vastgesteld.	Sectorpartijen	Opstellen en vaststellen Strategische veiligheidsvisie	Eerst in 2018	Ja	<p>De tweede voortgangsrapportage veiligheid Schiphol (10 juli 2019) benoemt: "In de eerste voortgangsrapportage meldde ik u al dat de sector het handboek ISMS (d.d. 2018) heeft vastgesteld. Hierin is al een safety policy conform de vereisten die voortvloeien uit regels van ICAO opgenomen. In het handboek zijn meetbare succesfactoren opgenomen, zoals het belang van leren van de samenwerking tussen partijen en het delen van informatie onderling. De sector zal later dit jaar de strategische veiligheidsvisie met veiligheidsdoelen verder uitwerken." (Bron: Tweede voortgangsrapportage veiligheid Schiphol. Kamerstuk 29665, nr. 373. Kamerbrief kenmerk: IENW/BSK-2019/146829. Nieuwenhuizen Wijbenga, C. van (2019, 10 juli).</p> <p>In 2019 is de veiligheidsversie verder uitgewerkt. (Bron: 3b. SRB ISMS201903-INF5 Safety ambition 2020-2022 final, Schiphol (2019)). De visie is op 14 februari 2020 in de SRB vastgesteld. (Bron: SRB meeting minutes version 06, Schiphol (2020)).</p>
3.3. Wanneer daar aanleiding toe is, wordt de strategische veiligheidsvisie door de sectorpartijen aangepast. In ieder geval wordt bij een herziening van het SSP door de minister, waarvan de eerstvolgende is voorzien voor 2020, de visie door de sectorpartijen geëvalueerd en zo nodig bijgesteld.	Sectorpartijen	Aanpassen Strategische veiligheidsvisie	Wanneer er aanleiding toe is, in elk geval bij herziening SSP 2020	Ja	<p>Kamerbrief februari 2020: "De visie is recent voorgelegd aan het ministerie, conform de aanbeveling van de OVV (7g) en de afspraak hierover in het convenant veiligheidsverbetering Schiphol. Op basis van de reactie van het ministerie maken de sectorpartijen een definitieve visie, die dit voorjaar formeel zal worden vastgesteld. In de volgende voortgangsrapportage zal ik u nader informeren over de inhoud." (Bron: Derde voortgangsrapportage veiligheid Schiphol. Kamerstuk 29665, nr. 379. Kamerbrief kenmerk: IENW/BSK-2020/6282. Nieuwenhuizen Wijbenga, C. van (2020, 7 februari))</p> <p>Deze afspraak kan concreter worden geformuleerd wat betreft overige aanleiding voor aanpassing van de veiligheidsvisie.</p>
3.4. De minister toetst of de strategische veiligheidsvisie consistent is met het SSP alvorens de strategische veiligheidsvisie door de sectorpartijen wordt vastgesteld.	Minister	Toetsen Strategische veiligheidsvisie met SSP	Alvorens vaststellen strategische veiligheidsvisie	Ja	<p>De strategische veiligheidsvisie voor de periode 2020-2022 is getoetst door het ministerie. Hierover is op 18 december 2019 per mail gecommuniceerd met de sector. (Bron: "Reactie IenW op Strategische veiligheidsvisie, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2019)")</p>
3.5. De sectorpartijen werken vanuit de inzichten en prioriteiten uit het ISMS mee aan het door de minister periodiek actualiseren van het SSP en het bijbehorende SSP Actieplan.	Sectorpartijen	Actualiseren SSP en bijbehorende Actieplan	Bij actualisatie SSP	Ja	<p>Uit de interviews met het ministerie en de sectorpartijen is gebleken dat vanuit beide kanten is samengewerkt om het SSP tot stand te brengen. De sectorpartijen hebben aangegeven dat voldoende mogelijkheid door I&W is gegeven om mee te werken en andersom heeft het ministerie aangegeven goede feedback te hebben ontvangen vanuit de sectorpartijen.</p>
3.6. De ILT brengt periodiek een Staat van de Veiligheid uit waarmee onder meer de ontwikkeling van de veiligheid op Schiphol inzichtelijk wordt.	ILT	Uitbrengen Staat van de Veiligheid	Periodiek	Ja	<p>Dit wordt gedaan middels de Staat van Schiphol, welke is uitgebracht in december 2018 (Bron: Staat van Schiphol 2018, ILT (2018)) en januari 2020 (Bron: Staat van Schiphol 2019, ILT (2020)).</p> <p>Deze afspraak kan concreter worden geformuleerd wat betreft de tijdstermijn.</p>

A3. Evaluatie van procesmatige afspraken (3/12)

Artikel	Wie	Wat	Wanneer	Voldaan	Toelichting
Artikel 4. Overlegstructuur sectorpartijen – ministerie					
4.1. Tenminste elk kwartaal vindt overleg op directieniveau plaats over de integrale veiligheid van Schiphol, waaraan het ministerie, de programmadirecteur Integrale Safety Organisatie en namens de Safety Review Board van het ISMS in ieder geval directeurs van Schiphol, LVNL en KLM deelnemen.	Het ministerie, de programmadirecteur Integrale Safety Organisatie en namens de Safety Review Board van het ISMS in ieder geval directeurs van Schiphol, LVNL en KLM deelnemen.	Overleg op directieniveau over integrale veiligheid van Schiphol	Elk kwartaal	Ja (frequentie) Niet na te gaan (afvaardiging)	Sinds de ondertekening van het convenant heeft het directieoverleg elk kwartaal plaatsgevonden. Van de tien directieoverleggen sinds het tekenen van het convenant, zijn bij vijf overleggen alle betreffende directeurs aanwezig geweest. Van de overige vijf overleggen is in twee overleggen de afvaardiging van één partij gedelegeerd naar een vervanger op directieniveau. In twee overleggen is de afvaardiging van één partij gedelegeerd naar een vervanger op managementsniveau. In één overleg was er van één partij geen afvaardiging. <i>(Bron: notulen directieoverleggen 2018 t/m 2020)</i> Deze afspraak kan concreter worden geformuleerd wat betreft deelnemers en eventuele afvaardiging.
4.2. Tenminste elk kwartaal vindt overleg op managementsniveau plaats over de integrale veiligheid van Schiphol, waaraan het ministerie, de programmadirecteur Integrale Safety Organisatie en namens het Core Team van de Integrale Safety Office in ieder geval managers van Schiphol, LVNL en KLM deelnemen.	Het ministerie, de programmadirecteur Integrale Safety Organisatie en namens het Core Team van de Integrale Safety Office in ieder geval managers van Schiphol, LVNL en KLM	Overleg op managementsniveau over integrale veiligheid	Elk kwartaal	Gedeeltelijk (frequentie) Niet na te gaan (afvaardiging)	Sinds de ondertekening van het convenant heeft het managersoverleg elk kwartaal plaatsgevonden, met uitzondering van één overleg. In september 2019 heeft geen overleg plaatsgevonden Van de acht managersoverleggen sinds het tekenen van het convenant, zijn bij vijf overleggen alle betreffende managers van het core team aanwezig geweest. Van de overige drie overleggen is in twee overleggen de afvaardiging van één partij gedelegeerd naar een vervanger op managementsniveau. In 1 overleg was er van één partij geen afvaardiging. <i>(Bron: notulen managersoverleggen 2018 t/m 2020)</i> Deze afspraak kan concreter worden geformuleerd wat betreft deelnemers en eventuele afvaardiging.
4.3. De voortgang van de ontwikkeling van het ISMS en de invulling en uitvoering van de in dit convenant vastgelegde afspraken wordt in het overleg op directie- en managementsniveau telkens geagendeerd.	Onbekend	Agenderen voortgang van de ontwikkeling van het ISMS en de invulling en uitvoering van de in dit convenant vastgelegde afspraken	Elk overleg	Gedeeltelijk	De agenda van zowel het managers- als directieoverleg bevat niet standaard de twee onderwerpen (voortgang ISMS en invulling/uitvoering van convenantsafspraken). Vanaf Q4 2019 is er een overlegschemata voor het managers- en directieoverleg waarin wordt bijgehouden welke convenantsafspraken op welk moment worden besproken. Ook hier zien we dat de ontwikkeling van het ISMS en de invulling/uitvoering van convenantsafspraken niet standaard wordt geagendeerd. <i>(Bron: agenda directie- en managersoverleggen 2018 t/m 2020)</i> Deze afspraak kan concreter worden geformuleerd wat betreft de te agenderen onderwerpen en verantwoordelijke daarvoor.
Artikel 5. Ontwikkeling ISMS					
5.1. Er komt een ISMS dat gebruikt zal worden door de sectorpartijen met als doel door verbeterde samenwerking de veiligheid te verhogen.	Sectorpartijen	ISMS oprichten	Zo spoedig mogelijk	Ja	In navolging op de OVV aanbevelingen hebben sectorpartijen in 2017 een gezamenlijk en integraal 'safety managementsysteem' (ISMS) opgericht <i>(Bron: Bijlage bij Kamerstuk 29665, nr. 242, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2017))</i> Voor de verdere ontwikkeling van het ISMS zie artikel 7.2
5.2. De sectorpartijen zijn verantwoordelijk voor de ontwikkeling van het ISMS.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Artikel gaat over de verantwoordelijkheid en bevat geen nadere afspraken. Zie artikel 7.2 en 7.3 voor afspraken omtrent de ontwikkeling van het ISMS.

A3. Evaluatie van procesmatige afspraken (4/12)

Artikel	Wie	Wat	Wanneer	Voldaan	Toelichting
Artikel 6. ISMS					
6. Een ISMS is een systeem waarin de sectorpartijen gezamenlijk: a. de veiligheidsrisico's met betrekking tot relaties en interacties tussen de afzonderlijke partijen, de zogenoemde interfaces, beheersen; b. de voorschriften aan het veiligheidsmanagementsysteem (SMS) van de individuele organisaties, zoals voorgeschreven door ICAO en vervat in de EU-regelgeving, naar het ISMS vertalen; c. de veiligheidsrisico's die meerdere op Schiphol opererende sectorpartijen raken identificeren, analyseren, voorkomen of beheersen en monitoren, bijvoorbeeld door: • het identificeren van gevaren en risico's door het uitvoeren van gezamenlijk incidentenonderzoek; • het ontwikkelen van een integrale risicomanagementmethodiek, zodat een eenduidig beeld ontstaat van de zwaarte van een risico en de urgentie en het belang om hiertegen iets te doen; • het gezamenlijk voorkomen of beheersen van de geïdentificeerde en geanalyseerde risico's; • de evaluatie van de effectiviteit van de getroffen maatregelen en het zo nodig bijstellen van de maatregelen; d. besluiten nemen waarbij er een effectieve en efficiënte overleg- en besluitvormingsstructuur is en de benodigde maatregelen ter verbetering van de veiligheid tijdig worden doorgevoerd; e. werken op basis van een gezamenlijke strategische veiligheidsvisie en veiligheidsdoelstellingen.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Artikel bevat geen procesmatige afspraken. De mate waarin voldaan wordt aan gestelde eisen in dit artikel is onderdeel van de ISMS evaluatie door Baines Simmons. <i>(Bron: Schiphol ISMS Performance Assessment Report 2019, Baines Simmons (2019))</i>
Artikel 7. Streefplanning ontwikkeling ISMS					
7.1. De sectorpartijen ontwikkelen het ISMS zo spoedig mogelijk.	Sectorpartijen	Ontwikkeling van ISMS	Zo spoedig mogelijk	Ja	In navolging op de OVV aanbevelingen hebben sectorpartijen in 2017 een gezamenlijk en integraal 'safety managementsysteem' (ISMS) opgericht <i>(Bron: Bijlage bij Kamerstuk 29665, nr. 242, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2017))</i> . Voor de verdere ontwikkeling van het ISMS zie artikel 7.2
7.2. Een aantal onderdelen van het ISMS is reeds tot stand gekomen. De streefplanning van de volgende stappen is: a. gezamenlijke risicoanalyses, eerste uitkomsten: 1 augustus 2018; b. gezamenlijk voorvalonderzoek, eerste uitkomsten: 1 augustus 2018; c. gezamenlijke strategische veiligheidsvisie: zie artikel 3; d. vaststellen van de belangrijkste 5 gezamenlijke risico's met betrekking tot de vliegoperatie: 1 januari 2019; e. vaststellen van de belangrijkste 5 gezamenlijke risico's met betrekking tot de afhandeling op de grond: 1 januari 2019; f. handboek ISMS: 1 januari 2019.				Ja (uit te voeren stappen) Grotendeels (streefplanning)	Alle stappen van de streefplanning zijn uitgevoerd, in één geval niet binnen de opgenomen termijn in de streefplanning: a: Uitgevoerd <i>(Bron: NLR-CR-2017-313, NLR (2018))</i> b: Uitgevoerd <i>(Bron: NLR-CR-2017-313, NLR (2018))</i> c: Uitgevoerd <i>(zie artikel 3)</i> d: Uitgevoerd, maar later dan streefplanning <i>(Bron: 2b. ISMS-2019-05 Rapport Top 5 flight risks 26-04-2019, Schiphol (2019))</i> e: Uitgevoerd <i>(Bron: 2b. ISMS-201813R Top 5 ground risks, Schiphol (2018))</i> f: Uitgevoerd <i>(Bron: Integral Safety Management System Manual, v2.1, Schiphol (2018))</i>

A3. Evaluatie van procesmatige afspraken (5/12)

Artikel	Wie	Wat	Wanneer	Voldaan	Toelichting
Artikel 7. Streefplanning ontwikkeling ISMS					
7.3. Het ISMS zal continu ontwikkeld en verbeterd worden. De ontwikkeling van het ISMS is vooruitstrevend wat betekent dat de sectorpartijen tijdens de ontwikkeling een werkbaar invulling moeten vinden, waarbij ook opgedane ervaring en evaluaties door externe deskundigen als input dienen voor de verdere ontwikkeling.	Sectorpartijen	Verbeteren ISMS	Continu	Ja	Uit het ISMS handboek blijkt dat het ISMS onder andere haar processen uitbreidt en aanpast op basis van de evaluatie. In de interviews geven partijen aan dat het ISMS vanaf het tekenen van het convenant is ontwikkeld en verbeterd. Deze afspraak kan concreter worden geformuleerd wat betreft invulling van de continue ontwikkeling en verbetering. (Bron: ISMS manual 2.2, Schiphol, (2020))
Artikel 8. Roadmap safety improvement Schiphol					
8.1. De sectorpartijen stellen een roadmap safety improvement Schiphol op met alle gezamenlijke maatregelen die nodig zijn voor een aantoonbare verbetering van de veiligheid van Schiphol de komende jaren.	Sectorpartijen	Roadmap safety improvement Schiphol	Continu	Ja	Er is gekozen om de roadmap in de vorm van een website publiek te maken. Deze is op 30 oktober 2018 online gezet (Bron: www.integralsafetyschiphol.nl). (Bron: Roadmap safety improvement Schiphol, Brief van de regering #29665-347, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2018))
8.2. Deze roadmap bevat de agenda voor gezamenlijke veiligheidsverbetering op basis van de aanbevelingen van de OVV, het rapport Integrale veiligheidsanalyse Schiphol van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum, door de sectorpartijen reeds geïdentificeerde en nieuw te identificeren veiligheidsverbeteringen, internationale ontwikkelingen en informatie van de ILT en het ABL.	[Sectorpartijen]	Agenda voor gezamenlijke veiligheidsverbetering	Continu	Ja	In de roadmap staan de gezamenlijke maatregelen van de sectorpartijen inclusief termijnen. De maatregelen zijn toegedeeld naar locatie, naar de aanbevelingen van de OVV in het voornoemde rapport en naar de 9 ongevals categorieën waarvan het NLR in de Integrale veiligheidsanalyse Schiphol aangeeft dat zich bij groei een negatief effect kan voordoen. Voor elk van de maatregelen is aangeduid in welke fase deze zich bevinden (onderzoek – planning – implementatie – evaluatie). (Bron: www.integralsafetyschiphol.nl)

A3. Evaluatie van procesmatige afspraken (6/12)

Artikel	Wie	Wat	Wanneer	Voldaan	Toelichting
Artikel 8. Roadmap safety improvement Schiphol					
8.3. Besluitvorming over de te nemen maatregelen door de sectorpartijen vindt plaats op basis van een meer gedetailleerde analyse van de concrete veiligheidseffecten als onderdeel van het ISMS.	Sectorpartijen	Besluitvorming over de te nemen maatregelen op basis van een meer gedetailleerde analyse van de concrete veiligheidseffecten	Continu	Ja (o.b.v. steekproef)	Uit ontvangen documenten van het ISMS blijkt dat besluiten in de TOPSAG genomen worden op basis van meer gedetailleerde onderliggende analyses. In het kader van deze evaluatie beperken wij ons tot een steekproef van enkele besluiten. Dit artikel wordt aangemerkt als voldaan aan de hand van de steekproef van documenten. N.B.: dit artikel heeft overlap met artikel 6 welke reeds is geëvalueerd door Baines Simmons in 2019. (Bronnen: 3a. Decision sheet TOPSAG 19.2 infrastructure changes, Schiphol (2019); 2a. TOPSAG 201919 DS Completion Dual Taxiway System, Schiphol (2019); 3a. TOP SAG 202010DS converging approach and take-off operation, Schiphol (2020))
8.4. In combinatie met de analyses die in het ISMS plaatsvinden stelt de roadmap de sectorpartijen in staat om op transparante wijze op de voortgang van de gezamenlijke veiligheidsverbetering te sturen en deze te monitoren.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Ja (o.b.v. steekproef)	Dit blijkt uit de ontvangen ISMS roadmap progress reports. De roadmap inclusief mijlpalen is openbaar toegankelijk via www.integralsafetyschiphol.nl . Dit artikel wordt aangemerkt als voldaan aan de hand van de steekproef van documenten. (Bronnen: Progress report roadmap ISMS, Schiphol (January 28th, 2019), Progress report roadmap ISMS, Schiphol (June 6th, 2019), Progress report roadmap ISMS, Schiphol (September 6th, 2019), Progress report roadmap ISMS, Schiphol (January 24th, 2020))
8.5. De sectorpartijen streven ernaar de eerste roadmap uiterlijk in oktober 2018 vast te stellen.	Sectorpartijen	Eerste roadmap	Oktober 2018	Ja	De sector heeft ervoor gekozen om de roadmap in de vorm van een website publiek te maken. Deze website is openbaar toegankelijk via www.integralsafetyschiphol.nl . De website is op 30 oktober 2018 online gezet. (Bron: (Bron: Roadmap safety improvement Schiphol, Brief van de regering #29665-347, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2018))
8.6. Over de voortgang van de uitvoering van de roadmap spreken de partijen periodiek.	Partijen [lenW en sectorpartijen]	Spreken over voortgang v/d uitvoering v/d roadmap	Periodiek	Ja	De roadmap komt met enige regelmaat (en daarmee periodiek) ter bespreking terug in zowel de managers- als directieoverleggen. (Bron: notulen directie- en managersoverleg) Deze afspraak kan concreter worden geformuleerd wat betreft de tijdstermijn van bespreking.
Artikel 9. Integrale veiligheidsanalyse					
9.1. In het kader van het ISMS wordt de veiligheid door de sectorpartijen bij belangrijke wijzigingen integraal geanalyseerd.	Sectorpartijen	Veiligheid integraal analyseren	Bij belangrijke wijzigingen	Ja (integrale analyse)	Volgens de ISO zijn er twee belangrijke wijzigingen geweest. De sectorpartijen hebben voor deze wijzigingen integraal analyses uitgevoerd. Beide analyses zijn gedocumenteerd (Bronnen: decision sheet TOP SAG 18.2 risks south west version 06, Schiphol (2018); 6a. Information sheet TOPSAG double quebec version 04, Schiphol (2018)).
9.2. In het kader van het ISMS wordt in 2019 en verder door de sectorpartijen bij iedere capaciteitsdeclaratie, zoals bedoeld in het Besluit slotallocatie, vooraf getoetst of de gedeclareerde capaciteit veilig kan worden uitgevoerd.	Sectorpartijen	Toetsten of gedeclareerde capaciteit veilig kan worden uitgevoerd	In 2019 en verder bij iedere capaciteitsdeclaratie	Ja	Deze toets is uitgevoerd voor winterseizoenen 2019/2020, zomerseizoen 2020 en winterseizoenen 2020/2021 (Bronnen: TOP SAG 2019-10 DS, Schiphol (2019); TOP SAG 2019-23 DS, Schiphol (2019); ISMS 202012R CAPDEC W20, Schiphol (2020)).

A3. Evaluatie van procesmatige afspraken (7/12)

Artikel	Wie	Wat	Wanneer	Voldaan	Toelichting
Artikel 9. Integrale veiligheidsanalyse					
9.3. Bij significante besluiten van de minister over de ontwikkeling of het gebruik van Schiphol die gevolgen voor de veiligheid kunnen hebben, wordt in opdracht van het ministerie een onafhankelijk veiligheidsonderzoek uitgevoerd, waaraan de sectorpartijen actief bijdragen en de benodigde informatie leveren.	Ministerie	Opdracht geven tot uitvoeren veiligheidsonderzoek	Bij significante besluiten van de minister over de ontwikkeling of het gebruik van Schiphol die gevolgen voor de veiligheid kunnen hebben	<p>Ja (opdracht geven tot veiligheids-onderzoek)</p> <p>Niet na te gaan (significante besluiten)</p>	<p>Een integrale veiligheidsanalyse (IVA) is opdracht van het ministerie uitgevoerd door het NLR en in februari 2018 gepubliceerd (<i>Bron: NLR-CR-2017-313</i>). Dit onderzoek had betrekking tot de groei van het aantal bewegingen >500k. In februari 2020 is vervolgens een actualisatie gepubliceerd met betrekking tot eventuele wijzigingen van de originele uitgangspunten, maar ook of de genomen maatregelen (conform roadmap) voldoende zijn om de groei van bewegingen mogelijk te maken met behoud van veiligheid (<i>Bron: NLR-CR-2019-415</i>).</p> <p>In de huidige vorm is voor ons niet na te gaan wat geldt als een significant besluit en of de bovengenoemde besluiten alle significante besluiten betreft. Deze afspraak kan concreter worden geformuleerd wat betreft de definitie van significante besluiten.</p>
Artikel 10. Periodieke externe evaluatie ontwikkeling ISMS					
10.1. Tijdens de ontwikkeling van het ISMS laten de sectorpartijen jaarlijks een evaluatie naar de ontwikkeling en het functioneren van het ISMS uitvoeren door (internationale) externe veiligheidsdeskundigen. De eerste externe evaluatie wordt in 2019 uitgevoerd.	Sectorpartijen	Evaluatie naar de ontwikkeling en het functioneren van het ISMS	Jaarlijks (vanaf 2019)	Ja	<p>Externe evaluatie is in juni 2019 uitgevoerd door Baines Simmons. (<i>Bron: Schiphol ISMS Performance Assessment Report 2019, Baines Simmons (2019)</i>)</p> <p>Najaar 2020 zal de tweede evaluatie plaatsvinden (<i>Bron: Derde voortgangsrapportage veiligheid, Schiphol, Brief van de regering #29665-347, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2020)</i>).</p>
10.2. Deze evaluaties zien eveneens op de verbetering van het ABL bedoeld in artikel 15. De ILT bepaalt mede welke externe deskundigen worden benaderd.	Sectorpartijen en ILT	Toezien op verbetering van het ABL. Bepalen welke externe deskundigen worden benaderd.		Ja	<p>Externe evaluatie is in juni 2019 uitgevoerd door Baines Simmons. (<i>Bron: ABL Performance Assessment Report 2019, Baines Simmons (2019)</i>). De partijen geven aan dat hier gezamenlijk over is besloten.</p> <p>Najaar 2020 zal de tweede evaluatie plaatsvinden (Kamerbrief feb 2020).</p>
10.3. In de evaluatie wordt beoordeeld of: a. het ISMS conform de vastgelegde procedures functioneert; b. het doel, het verhogen van de veiligheid door goede samenwerking tussen de sectorpartijen, aantoonbaar wordt bereikt.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Onderdeel van externe evaluatie Baines Simmons (<i>Bron: Schiphol ISMS Performance Assessment Report 2019, Baines Simmons (2019)</i>)
10.4. Het evaluatierapport en de wijze waarop de sectorpartijen met de bevindingen omgaan, worden in respectievelijk het overleg op managers- en directieniveau bedoeld in artikel 4 besproken.	Deelnemers managers- en directieoverleg	Bespreken bevindingen evaluatierapport		Ja	Uit de notulen van het directieoverleg van 19 november en het managersoverleg van 28 november is op te maken dat de evaluaties geagendeerd en besproken zijn. In de notulen van het SRB van 20 juni 2019 zijn de resultaten van de evaluatie ook al besproken en zijn aan de hand van de evaluatie meerdere punten voorgesteld om het ISMS naar een hoger niveau te brengen (<i>Bron: 20190620 SRB meeting minutes version 01, Schiphol (2019)</i>)
10.5. Nadat de elementen van het ISMS zoals beschreven in artikel 6 zijn ontwikkeld en uit een tweetal opeenvolgende externe evaluaties is gebleken dat het ISMS functioneert zoals benoemd in het derde lid, kan de frequentie van de evaluaties worden teruggebracht. De periode tussen twee evaluaties is niet langer dan 36 maanden.	[Sectorpartijen]	Verlagen van de frequentie van de evaluaties (niet langer dan 36 maanden)	Nadat uit twee opeenvolgende externe evaluaties is gebleken dat het ISMS functioneert zoals benoemd onder het derde lid	N.v.t.	De tweede evaluatie moet nog plaatsvinden (gepland najaar 2020) (<i>Bron: Derde voortgangsrapportage veiligheid, Schiphol, Brief van de regering #29665-347, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2020)</i>).

A3. Evaluatie van procesmatige afspraken (8/12)

Artikel	Wie	Wat	Wanneer	Voldaan	Toelichting
Artikel 10. Periodieke externe evaluatie ontwikkeling ISMS					
10.6. De ILT maakt gebruik van de informatie uit de evaluaties.	ILT	Gebruik maken van informatie uit de evaluaties		Niet na te gaan	Uit de interviews geeft ILT aan dat zij kennis neemt van de informatie uit de externe evaluaties en de evaluatie inhoudelijk heeft besproken met de opstellers. Wel kijkt ILT vanuit haar onafhankelijke rol als toezichthouder verder dan de uitgevoerde externe evaluaties. Hierdoor kunnen mogelijk afwijkingen ontstaan tussen de uitgevoerde evaluaties en de constatering van ILT wat kan leiden tot andere inzichten. Deze afspraak kan concreter worden geformuleerd wat "gebruik maken van informatie".
Artikel 11. Verbetering ABL					
11.1. Het ABL wordt verbeterd zodat samen met de sectorpartijen, de ILT en het ministerie vroegtijdig lering getrokken kan worden uit voorvallen om de luchtvaartveiligheid te verbeteren. Dit conform de bedoeling van de Verordening (EU) nr. 376/2014 over het melden en onderzoeken van voorvallen.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Onderdeel van externe evaluatie Baines Simmons (<i>Bron: ABL Performance Assessment Report 2019, Baines Simmons (2019)</i>)
11.2. Het verbeterde ABL is in staat om: a. informatie te leveren over de frequentie en ernst van veiligheid gerelateerde gebeurtenissen; b. de betreffende informatie uit andere Europese landen adequaat te ontsluiten; c. trendanalyses uit te voeren die relevante ontwikkelingen op veiligheidsgebied proactief aan het licht brengen; d. informatie te leveren voor kernprestatie-indicatoren voor veiligheid die zowel in het ISMS, het toezicht en voor de beleidsontwikkeling gebruikt worden.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Onderdeel van externe evaluatie Baines Simmons (<i>Bron: ABL Performance Assessment Report 2019, Baines Simmons (2019)</i>)
Artikel 12. Stappen verbetering ABL					
12. De verbetering van het ABL bestaat uit: a. het maandelijks delen van bruikbare trendanalyses uit voorvalmeldingen met de sectorpartijen, zodat de sectorpartijen naar aanleiding van deze inzichten kunnen beoordelen of en zo ja welke maatregelen ten behoeve van veiligheidsverbetering moeten plaatsvinden; b. het daartoe verder ontwikkelen van de analysefunctie van het ABL door: • het slimmer gebruiken van data, waarbij de samenwerking met andere toezichthouders wordt opgezocht; • het ontwikkelen van concrete innovatieve producten en technieken om data te analyseren en het toepassen daarvan; • het versterken van de kennis van analysemethoden; • het automatiseren van het melden van voorvallen door de sectorpartijen; • betere classificatie van voorvallen, zoals bepaald in artikel 14; c. het proactief met de sectorpartijen delen van opmerkelijke ontwikkelingen en uitkomsten van analyses naast de periodieke trendanalyses.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Onderdeel van externe evaluatie Baines Simmons (<i>Bron: ABL Performance Assessment Report 2019, Baines Simmons (2019)</i>)

A3. Evaluatie van procesmatige afspraken (9/12)

Artikel	Wie	Wat	Wanneer	Voldaan	Toelichting
Artikel 13. Streefplanning verbetering ABL					
13.1. De ILT ontwikkelt het ABL continu en verbetert het ABL ook naar aanleiding van ervaringen, nieuwe mogelijkheden en ontwikkelingen. Ook de resultaten van de doorontwikkeling van het Toezichtsprogramma Schiphol bij de ILT of onderdelen daarvan, zoals de Staat van de Veiligheid, worden meegenomen bij de verdere verbetering van het ABL.	ILT	Continu ontwikkelen en verbeteren van ABL	Continu	Ja	Op basis van het interview met ABL constateren we dat het ABL periodiek diverse evaluaties ondergaat (o.a. vanuit OVV, EASA, ILT) waar aanbevelingen voor verbetering uit volgen. ABL borgt de opvolging van deze bevindingen in het kwaliteitsmanagementsysteem (KMS) van de ILT. De ontwikkeling van het ABL is onderdeel van de externe evaluatie door Baines Simmons. (Bron: <i>ABL Performance Assessment Report 2019, Baines Simmons (2019)</i>)
13.2. De stappen in de verbetering van het ABL neemt de ILT zo snel als mogelijk. De streefplanning is: a. de organisatorische versterking van het ABL en de uitbreiding van de capaciteit met 2 fte: 1 november 2018; b. de verbeterde aansluiting met de analysebehoefte van de sectorpartijen: 1 januari 2019; c. overige stappen worden vastgelegd in een door de ILT in 2018 op te leveren uitgewerkt projectplan.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Onderdeel van externe evaluatie Baines Simmons (Bron: <i>ABL Performance Assessment Report 2019, Baines Simmons (2019)</i>)
Artikel 14. Aansluiting ABL en ISMS voor data over Schiphol					
14.1. De sectorpartijen melden overeenkomstig de geldende wet- en regelgeving voorvallen aan het ABL.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Onderdeel van externe evaluatie Baines Simmons (Bron: <i>ABL Performance Assessment Report 2019, Baines Simmons (2019)</i>)
14.2. De sectorpartijen leveren binnen het kader benoemd in het eerste lid, voorvallen geautomatiseerd aan het ABL aan, zodra dit technisch mogelijk is en de operationele kaders daarvoor tussen het ABL en de sectorpartijen zijn vastgesteld.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Onderdeel van externe evaluatie Baines Simmons (Bron: <i>ABL Performance Assessment Report 2019, Baines Simmons (2019)</i>)

A3. Evaluatie van procesmatige afspraken (10/12)

Artikel	Wie	Wat	Wanneer	Voldaan	Toelichting
Artikel 14. Aansluiting ABL en ISMS voor data over Schiphol					
14.3. Binnen het kader benoemd in het eerste lid leveren de sectorpartijen de resultaten van de oorzakenanalyses digitaal bij het ABL aan, zodat deze in de database van het ABL worden opgenomen.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Onderdeel van externe evaluatie Baines Simmons (Bron: ABL Performance Assessment Report 2019, Baines Simmons (2019))
14.4. Het ABL levert maandelijks trendanalyses aan de sectorpartijen en meldt opmerkelijke ontwikkelingen, zoals benoemd in artikel 12, direct.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Onderdeel van externe evaluatie Baines Simmons (Bron: ABL Performance Assessment Report 2019, Baines Simmons (2019))
14.5. De ILT maakt in 2018 separaat afspraken met de sectorpartijen betreffende: a. operationele afspraken om een goede aansluiting tussen het ABL en het ISMS nader vorm te geven; b. het wederzijds benutten van analysekennis om enerzijds tot een goede vraagarticulatie te komen en anderzijds tot analyses waar behoefte aan is; c. het gebruik van informatie van het ABL uit Nederlandse en Europese database conform de eisen die de Verordening (EU) nr. 376/2014 daaraan stelt.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Onderdeel van externe evaluatie Baines Simmons (Bron: ABL Performance Assessment Report 2019, Baines Simmons (2019))
Artikel 15. Periodieke externe evaluatie verbetering ABL					
15.1. Tijdens de verbetering van het ABL laat de ILT jaarlijks een evaluatie naar de verbetering van het ABL uitvoeren door externe deskundigen. De evaluaties worden uitgevoerd gelijktijdig met de evaluatie van de ontwikkeling van het ISMS als benoemd in artikel 10 en door dezelfde externe deskundigen. De eerste externe evaluatie wordt in 2019 uitgevoerd.	ILT	Laten uitvoeren evaluatie naar verbetering van het ABL door externe deskundigen	Gelijktijdig met de evaluatie van de ontwikkeling van het ISMS. De eerste externe evaluatie wordt in 2019 uitgevoerd.	Ja	De evaluatie is gelijktijdig uitgevoerd met evaluatie ontwikkeling (beide rapporten juni 2019) De evaluaties zijn uitgevoerd door dezelfde externe partij (Baines Simmons) De eerste externe evaluatie van het ABL is uitgevoerd in 2019 (Bron: ABL Performance Assessment Report 2019, Baines Simmons (2019)) (Bron: Schiphol ISMS Performance Assessment Report 2019, Baines Simmons (2019)) Tijdens interviews is aangegeven dat de volgende evaluatie wordt opgestart. Deze staat gepland voor najaar 2020 en partijen bevinden zich ten tijde van deze convenantevaluatie in het proces tot goedkeuring van de opdracht.
15.2. In de evaluatie wordt beoordeeld of: a. het ABL verbetert conform hetgeen beschreven is in de artikelen 11 en 12; b. het doel om met de sectorpartijen vroegtijdig lering te trekken uit voorvallen om de luchtvaartveiligheid te verbeteren wordt bereikt.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Onderdeel van externe evaluatie Baines Simmons (Bron: ABL Performance Assessment Report 2019, Baines Simmons (2019))
15.3. Bij de inrichting van de evaluatie wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de resultaten van eerdere audits en evaluaties, bijvoorbeeld door EASA.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Onderdeel van externe evaluatie Baines Simmons (Bron: ABL Performance Assessment Report 2019, Baines Simmons (2019))

A3. Evaluatie van procesmatige afspraken (11/12)

Artikel	Wie	Wat	Wanneer	Voldaan	Toelichting
Artikel 15. Periodieke externe evaluatie verbetering ABL					
15.4. Het evaluatierapport en de wijze waarop de ILT met de bevindingen omgaat, presenteert de ILT in respectievelijk het overleg op managers- en directieniveau bedoeld in artikel 4.	ILT	Presteren van het evaluatierapport en de wijze waarop de ILT met de bevindingen omgaat		Ja	Uit de notulen van het directieoverleg van 19 november en het managersoverleg van 28 november is op te maken dat de evaluaties geagendeerd en besproken zijn. (Bron: notulen directie- en managersoverleggen 2018 t/m 2020). ABL borgt de opvolging van deze bevindingen in het kwaliteitsmanagementsysteem (KMS) van de ILT.
15.5. Nadat de stappen in de verbetering van het ABL zoals beschreven in de artikelen 11 en 12 zijn gezet en uit een tweetal opeenvolgende externe evaluaties is gebleken dat het ABL functioneert bedoeld in het tweede lid, kan de frequentie van de evaluaties worden teruggebracht. De periode tussen twee evaluaties is niet langer dan 36 maanden.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	De tweede evaluatie moet nog plaatsvinden (gepland najaar 2020)
Artikel 16. Evaluatie convenant					
16.1. In 2020 worden het convenant en de daarin gemaakte afspraken onafhankelijk geëvalueerd in opdracht van de minister en in afstemming met de sectorpartijen. Hiervan wordt een verslag opgemaakt.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Ja	Betreft voorliggende evaluatie
16.2. Partijen leveren de informatie die nodig is om een dergelijke evaluatie te kunnen uitvoeren.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Ja	Partijen hebben alle verzochte informatie voor de evaluatie aangeleverd.
16.3. Bij de evaluatie bezien de partijen of aanpassing van het convenant noodzakelijk is. Indien overeenstemming wordt bereikt met alle partijen wordt het convenant overeenkomstig aangepast.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Dit vindt plaats na afronding van de evaluatie.
Artikel 17. Gewijzigde of onvoorziene omstandigheden					
17.1. Partijen treden met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen, die wezenlijke gevolgen hebben voor de uitvoering van dit convenant.	Partijen	Overleggen over onvoorziene omstandigheden	Bij voordoen onvoorziene omstandigheden	N.v.t.	Op basis van toelichting vanuit het ministerie constateren we dat er geen onvoorziene omstandigheden hebben voorgedaan die hebben geleid tot het wijzigen van het convenant.
17.2. Het in het eerste lid bedoeld overleg vindt plaats binnen 6 weken nadat een partij de wens hiertoe aan de andere partijen schriftelijk kenbaar heeft gemaakt.	Partijen	Overleggen over onvoorziene omstandigheden	Binnen 6 weken nadat een partij een verzoek heeft ingediend	N.v.t.	Op basis van toelichting vanuit het ministerie constateren we dat er geen onvoorziene omstandigheden hebben voorgedaan die hebben geleid tot het wijzigen van het convenant.

A3. Evaluatie van procesmatige afspraken (12/12)

Artikel	Wie	Wat	Wanneer	Voldaan	Toelichting
Artikel 18. Wijziging					
18.1. Elke partij kan de andere partij schriftelijk verzoeken het convenant te wijzigen. De wijziging behoeft de schriftelijke instemming van partijen.	Elke partij	verzoek tot wijzigen convenant		N.v.t.	Op basis van toelichting vanuit het ministerie constateren we dat er geen schriftelijke verzoeken zijn ingediend tot wijziging van het convenant.
18.2. Partijen treden in overleg binnen 6 weken nadat een partij de wens daartoe aan de andere partij schriftelijk heeft medegedeeld.	Partijen	Overleg over verzoek tot wijzigen convenant	Binnen 6 weken nadat een partij een verzoek heeft ingediend	N.v.t.	Op basis van toelichting vanuit het ministerie constateren we dat er geen schriftelijke verzoeken zijn ingediend tot wijziging van het convenant.
18.3. De wijziging en de verklaring tot instemmingen worden als bijlage aan het convenant gehecht.		Aanhechten wijziging en verklaring instemmingen als bijlage aan het convenant		N.v.t.	Op basis van toelichting vanuit het ministerie constateren we dat er geen schriftelijke verzoeken zijn ingediend tot wijziging van het convenant.
Artikel 19. Afdwingbaarheid					
19. Dit convenant is niet in rechte afdwingbaar.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Artikel bevat geen afspraken
Artikel 20. Inwerkingtreding en looptijd					
20.1. Dit convenant treedt in werking bij ondertekening door alle partijen en eindigt op 31 december 2025.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Artikel bevat geen afspraken
20.2. Partijen treden uiterlijk een half jaar voor de in het eerste lid genoemde datum in overleg over de voortzetting van dit convenant.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	Termijn voor overleg voortzetting convenant heeft nog niet plaatsgevonden
20.3. Dit convenant is tussentijds niet eenzijdig opzegbaar, tenzij een individuele sectorpartij de activiteiten op Schiphol beëindigt of marginaliseert.	Sectorpartij	Opzeggen convenant	Indien partij activiteiten op Schiphol beëindigt of marginaliseert	N.v.t.	Op basis van toelichting vanuit het ministerie constateren we dat individuele partijen de activiteiten op Schiphol niet beëindigt of gemarginaliseerd hebben met een eenzijdige opzegging tot gevolg.
Artikel 21. Publicatie					
20. Na ondertekening door de partijen wordt het convenant aan de Tweede Kamer aangeboden en gepubliceerd in de Staatscourant, dan wel wordt de zakelijk inhoud ervan gepubliceerd in de Staatscourant.				Ja	Het convenant is aangeboden aan de Tweede Kamer en gepubliceerd in de Staatscourant <i>(Bron: Convenant veiligheidsverbetering Schiphol Ontwikkeling integraal veiligheidsmanagementsysteem Schiphol en Analysebureau Luchtvaartvoorvallen, Staatscourant 2018, 38844, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2018))</i>

pwc.nl

© 2020 PwC. All rights reserved. Not for further distribution without the prior written permission of PwC.

"PwC" refers to the network of member firms of PricewaterhouseCoopers International Limited (PwCIL), or, as the context requires, individual member firms of the PwC network.

Please see www.pwc.com/structure for further details.