

Verder stelt de inspectie zich ten doel om de gemiddelde score van alle bedrijven jaarlijks te verbeteren. De gemiddelde risicoscore bestaat uit het kwaliteits- en het organisatierisico. Deze doelstelling richt zich op de score van een deelsector als geheel:

<b>gemiddelde risicoscore bedrijven</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
technische bedrijven	26	27	27	26	26	25
operationele bedrijven	33	33	31	29	28	27
luchthavens	27	22	21	20	20	20

In 2014 werkt de inspectie verder aan de invoering van een maturity model als indicator voor het ontwikkelingsstadium van het veiligheidsmanagementsysteem van de overheid en van afzonderlijke bedrijven. Een maturity model geeft het niveau weer waarop een organisatie werkt volgens het veiligheidsmanagementsysteem (VMS). Het laagste niveau is het opzetten van een VMS en het hoogste houdt een situatie van permanente verbetering in. Het kwaliteitsrisico is vooral gericht op de mate van naleving, het maturityniveau vooral in op de kwaliteit van de veiligheidscultuur. De inspectie zal van beide indicatoren gebruik gaan maken.

Een aan het toezicht op Defensie verwante inspectietaak is de jaarlijkse controle van de geluidscontour van de net over de grens met Duitsland gelegen militaire vliegbasis in Geilenkirchen en de schietrange op Vlieland. De inspectie beoordeelt of de gemeten geluidscontour past binnen de geluidsnormen die zijn opgesteld voor bescherming van het aan Nederlandse zijde gelegen belemmeringsgebied.

## analyse van voorvallen

Het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) is onderdeel van de inspectie. Het ABL verwerkt en analyseert meldingen uit de luchtvaartvoorvallen. Daarnaast ontvangt het ABL sinds 2012 van een aantal risicogebieden (airspace infringements, runway incursion, vogelaanvaringen en laseraanvaringen) de meldingen die optreden in het militaire luchtruim. ABL heeft nu een totaaloverzicht van deze risicogebieden in Nederland en publiceert hierover in nieuwsbrieven.

Naast het monitoren van bestaande risicogebieden, signaleert en identificeert het ABL mogelijk nieuwe risicogebieden. Deze risico's worden besproken tijdens een overleg met de sector, het zogenaamde ABL+. Het ABL+ bestaat uit luchtvaartdeskundigen die samen met ABL medewerkers trends in het verloop van indicatoren interpreteren en vaststellen of er sprake is van een veiligheidsrisico. Een voorbeeld van een indicator met een stijgende trend waar het ABL een vervolganalyse op uitvoert zijn incidenten met agressieve passagiers. Het ABL+ speelt ook een rol bij het organiseren van het jaarlijkse ABL symposium.

Bij het doen van meldingen gaat het ABL uit van de Just Culture gedachte. Bij Just Culture is het uitgangspunt dat informatie uit meldingen primair wordt gebruikt om veiligheidsgebieden te identificeren en niet om schuldigen aan te wijzen. Alleen in geval de melding laat zien dat er vermoedelijk sprake is geweest van opzet of grove nalatigheid kan een strafrechtelijk traject volgen. Tot nu toe heeft geen enkele melding geleid tot een strafrechtelijk veroordeling.

Jaarlijks vindt vier maal een casuoverleg plaats tussen sectorpartijen, IenM en het OM. Daarnaast is een afweegkader ontwikkeld dat het ABL helpt bij het signaleren van voorvallen waarbij sprake is van opzet of grove nalatigheid.