



Op één lijn met het digitale luchtruim

Jaarverslag 2023

www.skeyes.be

Editoriaal

Terugblikkend op 2023, ben ik verheugd te kunnen stellen dat het een jaar van buitengewone prestaties was, waarin we als organisatie op verschillende fronten uitblonken.

Eén van de meest opmerkelijke aspecten van het afgelopen jaar was ongetwijfeld het hernemen van de luchtvaartsector na de uitdagende periode van de pandemie. We zien duidelijke tekenen van herstel in onze gecontroleerde vliegbewegingen, waarbij we nu weer het niveau van 2019 benaderen. Dit getuigt van de veerkracht en effectiviteit van onze strategieën om het hoofd te bieden aan onvoorziene omstandigheden.

Een cruciale factor achter ons succes is onze voortdurende investering in personeel en technologie. De strategische beslissing om onder die buitengewone Corona-tijden onverminderd te blijven rekruteren en de training van ons personeel aan te houden, heeft haar vruchten afgeworpen, waardoor skeyes vandaag in staat is om flexibel te reageren op de stijgende verkeersvolumes.

We hebben niet alleen geïnvesteerd in de rekrutering en training van medewerkers, maar ook de beslissing om het ATM-systeem te upgraden naar de TopSky-standaard is elementair. Deze upgrade zal niet alleen onze operationele capaciteiten verbeteren, maar ons ook in staat stellen om te blijven voldoen aan de steeds veranderende eisen van de luchtvaartindustrie.

Daarnaast zijn we toegetreden tot het Alliance One Consortium, een strategische zet die ons in staat stelt om samen te werken met andere ANSP's en de fabrikant THALES om het TopSky-systeem verder te ontwikkelen en te optimaliseren. Deze samenwerking zal zowel leiden tot schaalvergroting en anderzijds tot kostenreductie bij het onderhouden van het systeem doorheen het operationele leven.

Een andere belangrijke ontwikkeling is onze focus op digitale torens, die de efficiëntie en veiligheid van de verkeersleiding aanzienlijk zullen verbeteren. Door te kiezen voor deze innovatieve technologische evolutie,

garanderen we niet alleen onze eigen toekomst, maar bieden we ook operationele zekerheid aan de betrokken luchthavens om te blijven groeien.

Naast onze inspanningen op het gebied van technologische vooruitgang, blijven we ons ook inzetten voor veiligheid als kernwaarde van onze organisatie. We blijven voortdurend aandacht besteden aan de ontwikkeling van onze systemen, procedures en de bekwaamheden van onze medewerkers om een veilige luchtvaart te waarborgen. Veiligheid is immers de kern van alles wat we doen, en de veiligheidscijfers voor 2023 bewijzen andermaal dat we deze verantwoordelijkheid serieus nemen.

Daarnaast erkennen we als skeyes onze cruciale maatschappelijke rol en streven we ernaar om de impact van onze activiteiten op het milieu en de leefomgeving te minimaliseren.

Als voorzitter van de Raad van Bestuur ben ik enorm trots op wat we als organisatie hebben bereikt in het afgelopen jaar. Ik wil mijn oprechte dank uitspreken aan ons bekwaam en enthousiast team van bestuurders, managers en medewerkers, wiens toewijding en inzet de drijvende kracht zijn achter het succes van skeyes.

Laten we samen blijven streven naar innovatie, veiligheid en duurzaamheid, en zo onze positie als toonaangevend bedrijf in de Belgische luchtvaartsector verstevigen.

Laurent Vrijdaghs

Voorzitter van de Raad van bestuur



Editoriaal

Het is met groot genoegen dat ik u het jaarverslag van 2024 van skeyes voorstel, een jaar dat gekenmerkt werd door opmerkelijke vooruitgang en blijvende toewijding aan onze opdracht. Als CEO van skeyes ben ik bijzonder trots op wat ons team heeft bereikt en de koers die we hebben uitgestippeld voor de toekomst.

Het jaar 2023 was in vele opzichten opmerkelijk. Een mijlpaal voor ons, vanwege ons 25-jarig bestaan. In een kwart eeuw zijn we geëvolueerd van Belgocontrol tot skeyes, een financieel gezond en autonoom overheidsbedrijf met een onwrikbare toewijding aan vliegveiligheid en operationele betrouwbaarheid. Onze reis tot nu toe is er een van voortdurende evolutie geweest, aangepast aan de veranderende technologische landschappen en de behoeften van de luchtvaartindustrie, met de vastberadenheid om deze op termijn duurzamer te maken.

Innovatie en duurzaamheid

Op technologisch vlak hebben we significante vooruitgang geboekt, in het bijzonder met ons digitale torenproject. In SOWAER vonden we een betrouwbare partner. Met de installatie van de antennemast op de luchthaven van Luik en de aanstaande bouw van een state-of-the-art controlecentrum in Namen, nadert het project de realisatiefase. Een primeur in zijn soort. skeyes kan tegen eind 2026 als eerste wereldwijd de verkeersstroom beheren van twee middelgrote luchthavens vanuit een gecombineerd gedecentraliseerd luchtverkeersleidingscentrum. We zoeken ondertussen ook in Vlaanderen naar een geschikte locatie voor een digitaal controlecentrum om, ook daar, onze knowhow op dit vlak te demonstreren.

Onder meer door onze leidinggevende rol in het BURDI-project rolt skeyes de loper uit voor een economisch relevante onbemande luchtvaart, houden we op Europees niveau mee de pen vast voor het regelgevende kader en bereiden we ons voor om de taak van *Common Information*

Service Provider op ons te nemen. Dat laatste moet de link vormen om op een veilige manier de bemande en onbemande luchtvaart onderling te integreren. We sloten daarnaast een samenwerkingsakkoord met de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij van West-Vlaanderen om in de nabije toekomst de inzet van drones boven de Noordzee te ontwikkelen.

We mochten als eerste *Air Navigation Service Provider* in Europa het prestigieuze CANSO GreenATM-kwaliteitslabel ontvangen, een erkenning van onze inspanningen op het gebied van duurzaamheid en het effect ervan op de operaties van onze klanten, de luchtvaartmaatschappijen.

Ruimte voor ontwikkeling door solide financiële prestaties

Dit jaarverslag biedt uiteraard een inkijk in de financiële situatie. We blijven solide presteren. We knopen opnieuw met succes aan bij de uitstekende resultaten van de laatste jaren. De huidige budgettaire situatie biedt een zekere marge om te investeren in materieel en talent om onze operationele capaciteiten te versterken.

Er werd beslist om tegen 2028 het navigatiemanagementsysteem te upgraden met de meest moderne technologie en dan zal skeyes binnen enkele jaren over de betrouwbare hard- en software beschikken die ons voor de komende decennia in de kopgroep op het gebied van veiligheid en stiptheid zal plaatsen.

Veiligheid een topprioriteit

Dit streven naar het hoogste niveau van vliegveiligheid valt vandaag al af te leiden uit de rapporten over onze operaties. Voor het tweede jaar op rij kan skeyes het jaar afsluiten zonder enig ernstig incident waarbij de veiligheid in de lucht of op de grond werd gecompromitteerd. Dit

getuigt van de toewijding van het personeel op het gebied van veiligheid. Het bewijst tevens de effectiviteit van onze *'just culture'*-aanpak om personeel te sensibiliseren om veiligheidsincidenten sneller te rapporteren zodat we de procedures nog beter kunnen afstemmen.

Ook op het gebied van stiptheid kan skeyes zich meten met de besten. 99% van de door ons begeleide vluchten arriveerden en vertrokken op tijd. Met een genereerde *overall* en-routevertraging van 0,09 minuten per vlucht scoren we ruim beter dan onze collega-luchtverkeersleiders binnen FABEC.

Partnerschappen

Skeyes hecht veel belang aan partnerschappen en samenwerkingen met universiteiten, onderzoeksinstituten en innovatieve bedrijven. Zo houden we de vinger aan de pols van de nieuwste technologieën op het gebied van de bemande en de onbemande luchtvaart, maar we hopen ook zo de instroom van jong talent in luchtvaartberoepen te promoten en zo de krapte op de arbeidsmarkt te beïnvloeden.

Het werk is nooit af. Daarom zal skeyes in 2024 zijn nieuw beheerscontract uitrollen dat een gezonde financiering moet verzekeren waarbij we streven naar een correcte vergoeding voor de door ons geleverde diensten en die ons bedrijf de ademruimte geven om voort te groeien zowel op het gebied van innovatieve technologieën als menselijk kapitaal.

Johan Decuyper
CEO



Inhoud

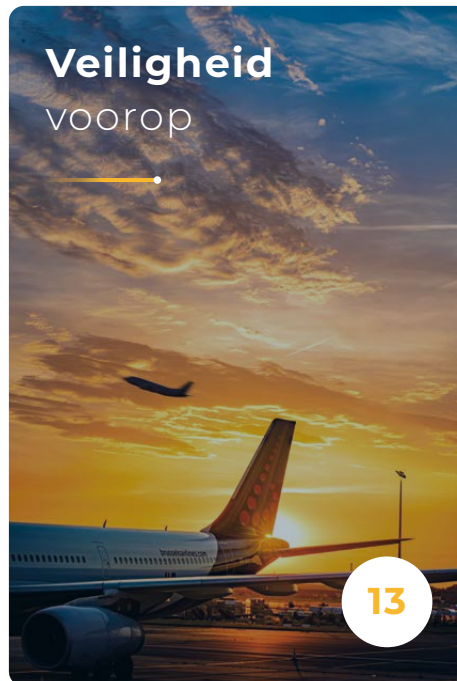
Het jaarverslag
in een oogopslag
**Kerncijfers
2023**

05



Veiligheid
voorop

13



Efficiëntie over
de hele lijn

19



Digitale
innovatie in
beweging

27

In lijn met een
duurzame
toekomst

31



Jaarverslag
2023

37



Het jaarverslag in
een oogopslag
Kerncijfers 2023

Het luchtverkeer in 2023



959.791

aantal door skeyes
beheerde vluchten.



+5,26%

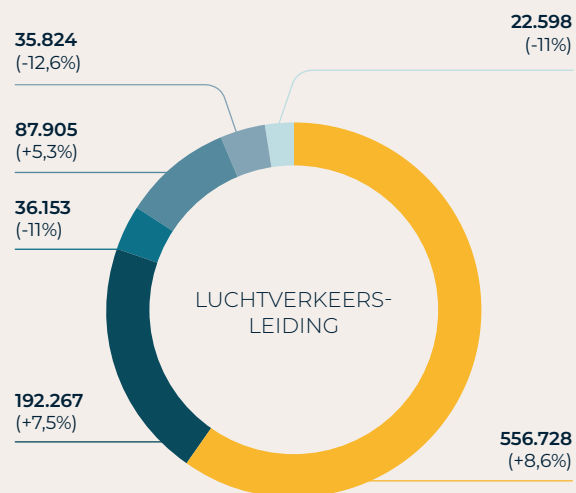
groei van het luchtverkeer
(aantal vluchten) ten opzichte van 2022.



88%

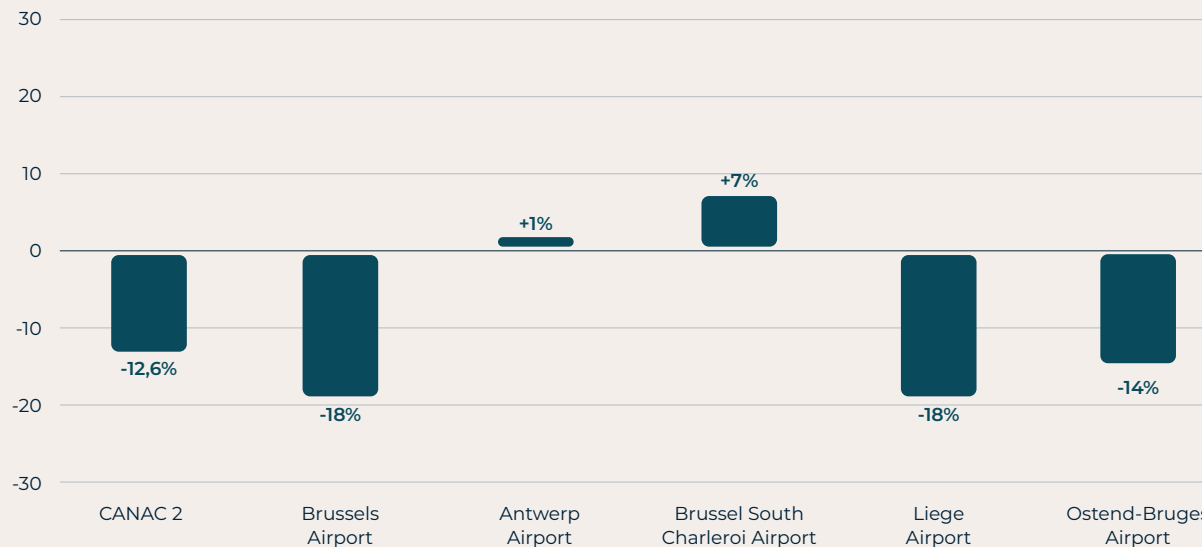
Het luchtverkeersvolume in 2023 bereikt 88% van
dat van 2019, vóór het uitbreken van de crisis.

Aantal beheerde vluchten per unit



■ CANAC 2 ■ Brussels Airport
■ Antwerp Airport ■ Brussel South Charleroi Airport
■ Liege Airport ■ Ostend-Bruges Airport

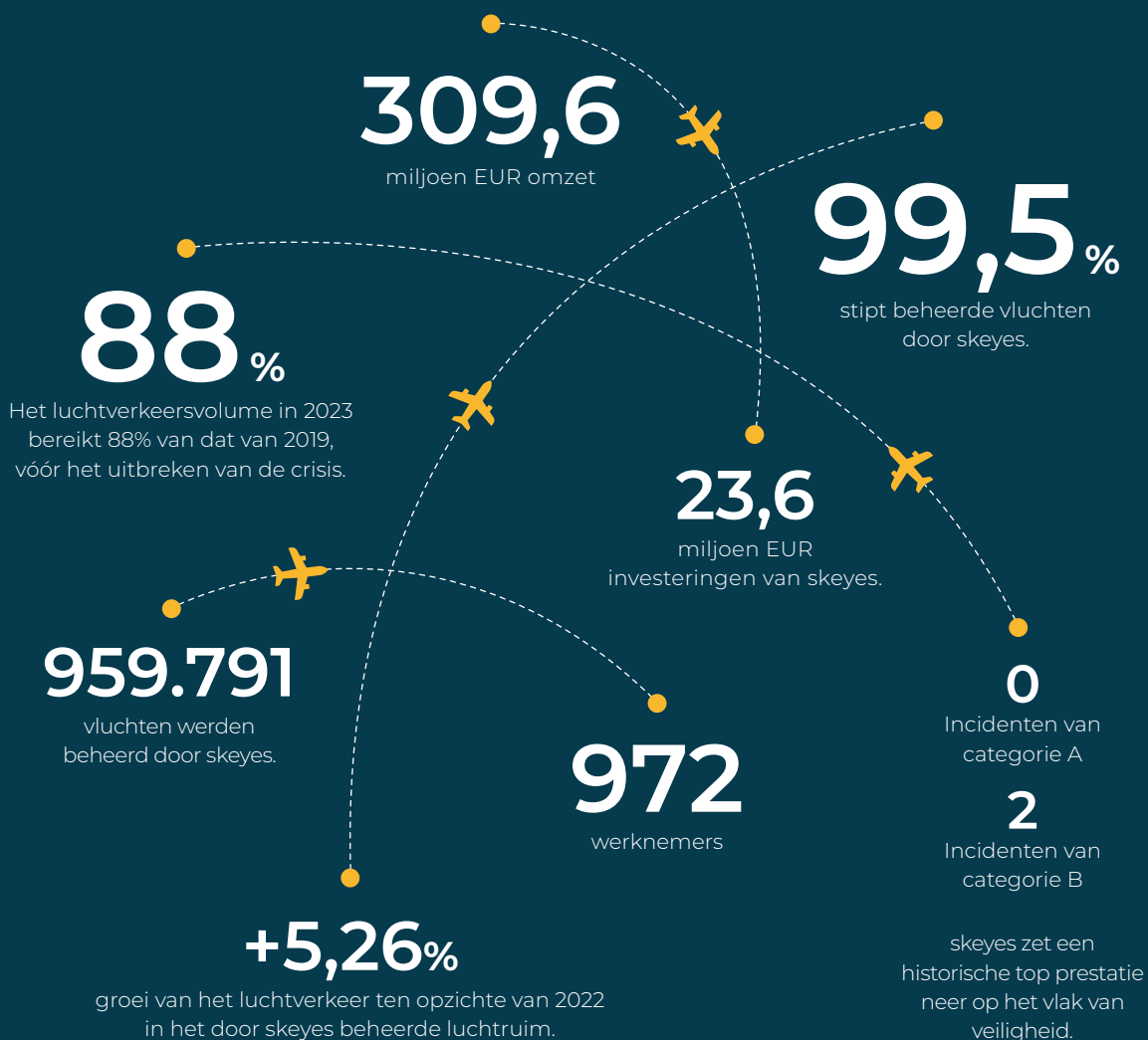
Aantal vluchten in 2023 vergeleken met 2019,
d.w.z. voordat de crisis uitbrak



De luchthaven van Brussels South Charleroi springt in het oog door de positieve ontwikkeling van het verkeer. Het is meteen de enige luchthaven die een duidelijke positieve groei vertoont in vergelijking met de pre-covid-situatie. In Antwerpen dragen de recreatie- en opleidingsvluchten (algemene luchtvaart) ertoe bij dat het verkeer zich net boven het niveau van vóór de crisis handhaaft.



Kerncijfers 2023





32

miljoen passagiers namen in 2023 het vliegtuig vanuit of via de Belgische openbare luchthavens.



13% meer dan in 2022, maar nog altijd
9% minder dan in 2019 vóór het uitbreken van de gezondheids crisis.

1,7 miljoen ton vracht werd via de Belgische openbare luchthavens omgezet.

-12% in vergelijking met 2022

+16% in vergelijking met 2019

Ondanks een vertraging als gevolg van de economische conjunctuur nemen de vrachtvolumes over het algemeen toe en doet het vrachtverkeer het nog altijd goed in België, met een uitgesproken stijging ten opzichte van 2019.

Veiligheid van het luchtverkeer: podiumplaats voor de resultaten van 2023

De prestaties van skeyes op het vlak van veiligheid scoren het 3^e beste in zijn geschiedenis.



0

Incidenten van categorie A



2

Incidenten van categorie B



Stiptheid: een doeltreffend antwoord op de vraag naar verkeer



En-routeverkeer: prestatiedoelstelling ruimschoots behaald

0,13 min/vlucht

= 7,8 seconden gemiddelde en-routevertraging per vlucht

Dit is de prestatiedoelstelling inzake en-routestiptheid die is vastgelegd in het FABEC-prestatieplan en is opgedragen aan skeyes.

0,09 min/vlucht

= 5,4 seconden gemiddelde en-routevertraging per vlucht

Reële prestaties van skeyes inzake en-routestiptheid, alle oorzaken in beschouwing genomen.

skeyes behaalde zijn doelstelling en leverde een positieve bijdrage aan de stiptheidsprestaties van het FABEC, het functionele luchtruimblok dat België, Nederland, Luxemburg, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland omvat en dat moet voldoen aan de Europese prestatiedoelstellingen die zijn vastgelegd in het kader van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

Luchthavens: stiptheid verzekerd

Brussels Airport

1,08 min/vlucht

= 64,8 seconden gemiddelde vertraging per aankomst

Doelstelling van gemiddelde vertraging bij aankomst, met alle oorzaken in beschouwing genomen, die opgedragen werd aan skeyes voor Brussels Airport en vastgelegd in het FABEC-prestatieplan.

0,43 min/vlucht

= 25,8 seconden gemiddelde vertraging per vlucht bij aankomst op Brussels Airport, alle oorzaken in beschouwing genomen.

Reële prestaties van skeyes inzake stiptheid op Brussels Airport.

92%

van de oorzaken van vertragingen op Brussels Airport is niet te wijten aan skeyes.



Financiële gegevens



Omzet

€ 309,6 miljoen



Investerings

€ 23,6 miljoen



En-route-eenheidstarief

In overeenstemming met de regelgeving was de facturatie voor 2023 gebaseerd op het tarief dat is voorgesteld in het laatste ontwerp van prestatieplan dat in 2022 werd ingediend.

€ 113,12

het door skeyes aangerekende eenheidstarief voor een en-routediensteenheid in het luchtruim dat onder zijn verantwoordelijkheid valt.

Voor het en-routeverkeer zijn de heffingen evenredig met de afgelegde afstand en de vierkantswortel van de massa van het vliegtuig. De diensteenheid komt overeen met de verkeersleiding van een vliegtuig van 50 ton over een afstand van 100 kilometer.





skeyes investeert in talent

972

medewerkers per
31 december 2023



97

nieuwe medewerkers werden
aangeworven in 2023

18

nieuwe luchtverkeersleiders
voltooiden hun opleiding en
traden in dienst in 2022.



37

kandidaat-luchtverkeersleiders
begonnen met hun opleiding
in 2023.

Luchtvaart- en meteorologische informatie: fundamentele gegevens voor de luchtvaartveiligheid

11.588

Notams opgesteld door het *Brussels Notam Office* van skeyes
Notams (*Notice to Airmen*) zijn berichten die worden gepubliceerd om piloten te informeren over ontwikkelingen in het luchtruim en op de grond.

30.582

vliegplannen werden verwerkt door het Brussels ARO (*ATS Reporting Office*).

40.147

Preflight Information Bulletins werden aangevraagd via de operationele webapplicatie van skeyes. Deze bulletins bevatten alle luchtvaart- en meteorologische informatie die specifiek is voor een vlucht.

> 111.000

bulletins met weervoorspellingen, -alarmen en -waarschuwingen en briefings werden verspreid door de meteorologische dienst van skeyes.

> 800

meteorologische briefings werden gegeven aan de *Airport Inspection*-dienst van Brussels Airport Company.

995

aantal aanvragen voor speciale activiteiten die door de *Special Activities Coordination Cell* (SPACC) van skeyes werden verwerkt.

Tot de speciale activiteiten die de SPACC coördineert, behoren de kalibratievluchten van de luchtvaartnavigatie-infrastructuur op de grond, foto- en video-opnames (bijvoorbeeld bij grote sportevenementen), fothermische vluchten en vuurwerk. Het aantal speciale activiteiten omvat ook bepaalde dronevluchten die door de SPACC moeten worden verwerkt. Het merendeel van de dronevluchten wordt automatisch gecoördineerd door de *Drone Service Application* (DSA).

Drones: innovatie neemt hoge vlucht

15.462

dronevluchten kregen een vliegtoelating via de *Drone Service Application* (DSA) in 2023.

Die toelatingen betroffen dronevluchten in de CTR's beheerd door skeyes en in de RMZ van Kortrijk.

+24%

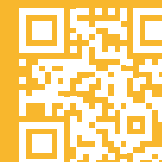
groei van het aantal vliegtoelatingen voor dronevluchten ten opzichte van 2022.



Meteo: informatie essentieel voor efficiëntie

«Door technologische ontwikkelingen heeft de meteodienst een rol gekregen in het adviseren van onze klanten over het optimaliseren van hun activiteiten».

› Kristel Penné, MET OPS Coordinator



Veiligheid voorop

In 2023 namen de verkeersvolumes toe en benaderden ze die van vóór de crisis. Het beheer van dit groeiende verkeer in een nog altijd gespannen context leidde skeyes geenszins af van zijn hoofdopdracht, het verzekeren van de veiligheid van het luchtverkeer, waarvoor het in 2023 een topprestatie neerzette. Bij skeyes wordt de veiligheid voortdurend tegen het licht gehouden en verbeterd, en in een luchtruim dat zich op grote veranderingen voorbereidt, blijft veiligheid altijd vooropstaan.



0

incidenten van categorie A.



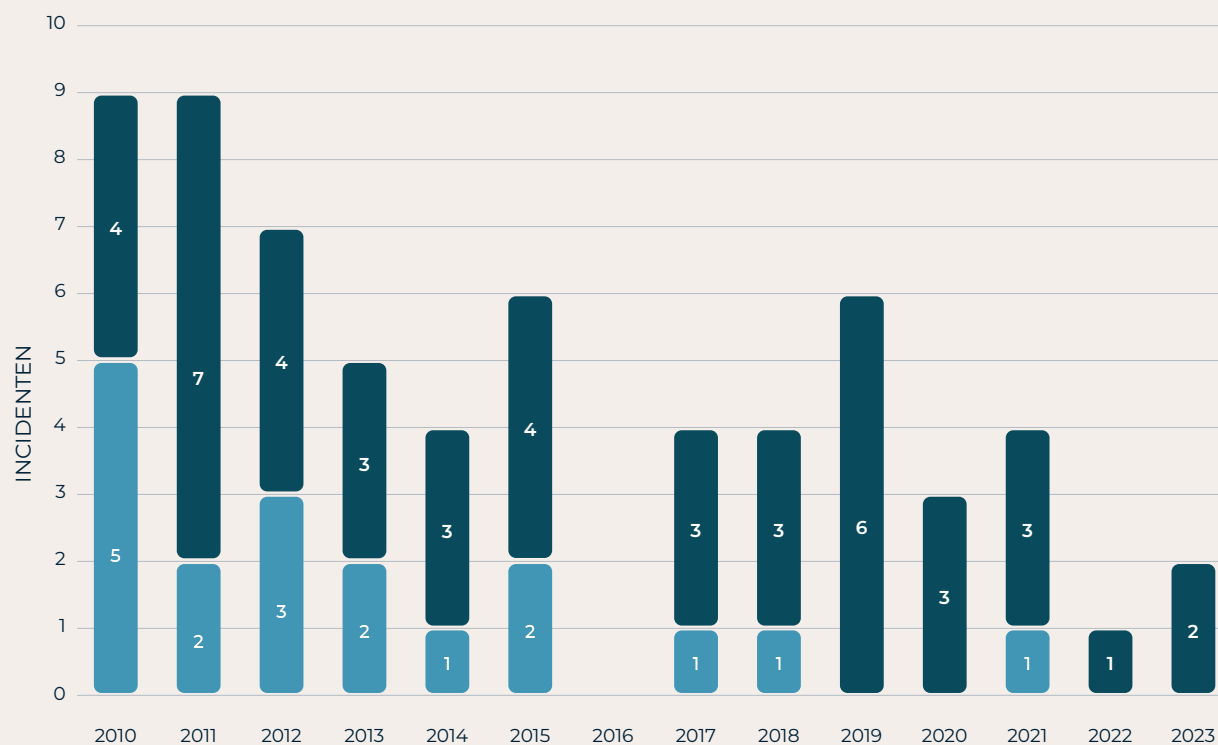
2

incidenten van categorie B.



Met slechts 2 incidenten van categorie B en geen enkel incident van categorie A boekt skeyes het op twee na beste veiligheidsresultaat uit zijn geschiedenis. Dit resultaat prijkt in de ranking net na dat van 2022, dat op zijn beurt voorafgegaan wordt door het absolute record van 2016, toen er zich geen enkel incident in die significante categorieën voordeed.

Evolutie van het aantal incidenten van categorie A (ernstig) en B (belangrijk)



2

incidenten van categorie A en B
per miljoen bewegingen.

0

incidenten van categorie A
per miljoen bewegingen.

De ernstgraad van de incidenten wordt door onafhankelijke experts beoordeeld op een schaal van A (ernstig) tot E (geen impact op de veiligheid). Hij wordt bepaald door de horizontale en verticale separatie afstanden tussen de luchtvaartuigen en door de mate van controle over de situatie.

Meldingen van veiligheidsgerelateerde voorvallen

De veiligheidscultuur van skeyes, die altijd als leidraad heeft gediend bij het beheer van veiligheidsgerelateerde voorvallen, is gebaseerd op het zoeken naar oorzaken om een grondig inzicht te verwerven en passende maatregelen te nemen zodat een soortgelijk feit zich niet meer voordoet.

Na analyse worden sommige gemelde voorvallen gedowngraded en niet als veiligheidsvoorval gemerkt.

Vermits het absolute aantal meldingen van veiligheidsgerelateerde voorvallen ook afhankelijk is van het verkeersvolume, is het aantal meldingen per 100.000 bewegingen een preciezere waardemeter om de voortgang van de veiligheidscultuur en systematische rapportering te meten.

Bij skeyes heeft het melden van incidenten een hoog niveau van maturiteit bereikt en de veiligheidscultuur is sterk verankerd in de operationele diensten van het bedrijf. Daarom blijft het aantal meldingen in functie van het verkeer relatief stabiel sinds enkele jaren.

1.755

meldingen van voorvallen in 2023.



+1,6%
vs 2022

1.646

vastgestelde veiligheidsgerelateerde voorvallen in 2023, na analyse.



+4%
vs 2022

184

meldingen van voorvallen per 100.000 bewegingen.



-9%
vs 2022

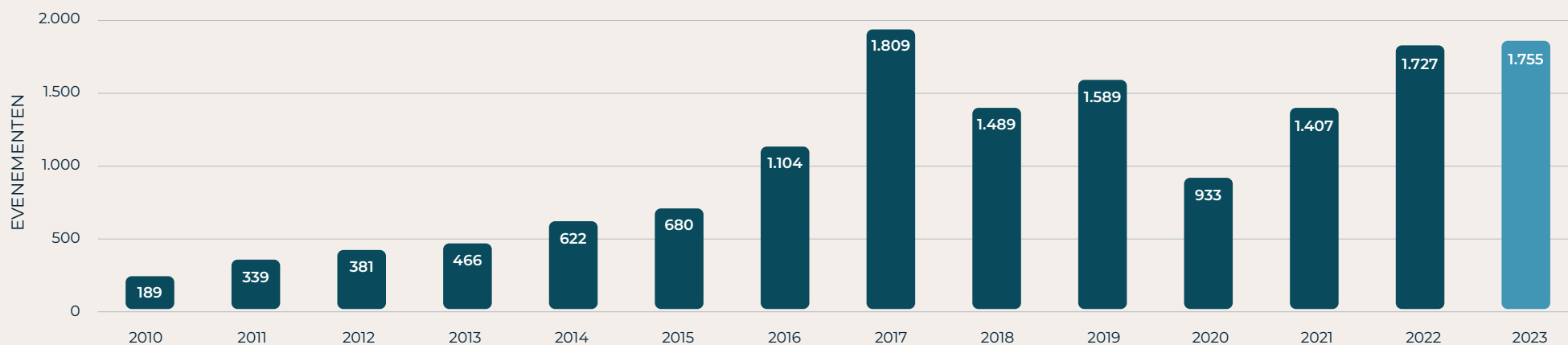
In meer dan tien jaar tijd is het aantal meldingen van voorvallen over het algemeen sterk gestegen. Dat betekent niet dat er meer voorvallen zijn dan vroeger, maar wel dat ze almaar meer systematisch worden gerapporteerd om ze aan analyses te onderwerpen en er lessen uit te kunnen trekken die nuttig zijn voor de voortgang van de veiligheid.

De sprong met 62% tussen 2015 en 2016 is ook te verklaren door de Europese verordening (EU) nr. 376/2014 die eind 2015 werd ingevoerd en die de te melden types van incidenten heeft uitgebreid.

Het absolute aantal meldingen van veiligheidsgerelateerde voorvallen is niet de enige indicator om de veiligheidscultuur te meten.

De inhoud van de rapportering en het feit dat die laatste een ingebakken reflex geworden is, zijn evenzeer doorslaggevende criteria om te evalueren hoe de veiligheidscultuur ingeworteld is.

Aantal door de luchtverkeersleiders van skeyes gemelde voorvallen

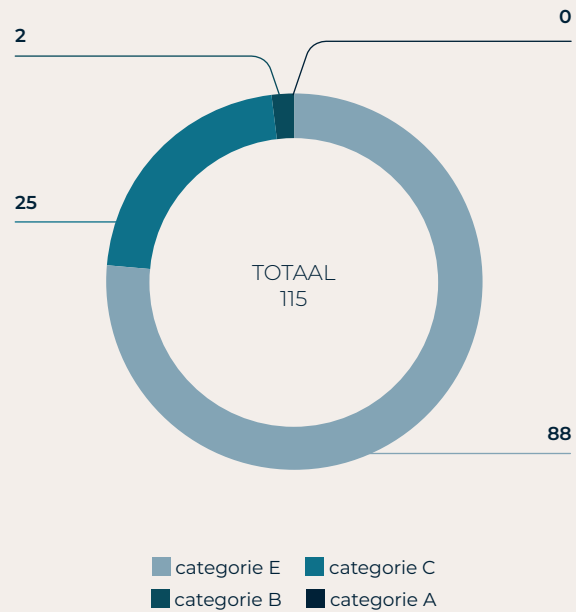


Verantwoordelijkheid van skeyes

In de overgrote meerderheid van de veiligheidsgerelateerde voorvallen draagt skeyes geen enkele verantwoordelijkheid. Voor amper 115 voorvallen, wat neerkomt op 7% van het totale aantal gemelde voorvallen in 2023 (5,6% in 2022, 4,4% in 2020 en 6,3% in 2019), werd de betrokkenheid van skeyes vastgesteld.

Wat betreft de ernstgraad van die 115 voorvallen worden er 88 in categorie E ondergebracht, dus zonder enige impact op het veiligheidsniveau, 25 in categorie C (significant), 2 in categorie B (belangrijk) en 0 voorvallen in categorie A (ernstig).

Betrokkenheid van skeyes bij veiligheidsgerelateerde voorvallen



De vaakst gemelde voorvallen

In de top drie van de ranglijst met vaakst gemelde voorvallen worden twee plaatsen ingenomen door voorvallen die helemaal niets te maken hebben met de opdracht van skeyes, maar waarvoor melding verplicht is krachtens de Europese wetgeving: de aanvaring met in het wild levende dieren prijkt boven aan de lijst, met 361 voorvallen, gevolgd, op plek 3, door het voortijdig uitzenden van noodsignalen door *Emergency Locator Transmitters* (ELT), met 151 meldingen in 2023.

Het aantal voorvallen waarbij piloten uit de algemene luchtvaart en van militaire of staatsluchtvaartuigen een luchtruim binnendringen, nestelt zich op de tweede plaats. Nadat het vrijwel verdubbelde tussen 2019 en 2022, nam dat type voorval in 2023 licht af met 8%, goed voor 165 meldingen.

De technische problemen aan toestellen die door hun piloten worden aangekaart, 144 keer, bekleden de vierde plaats in de ranglijst van 2023.

Op de vijfde plaats stellen we voor het tweede opeenvolgende jaar een toename van het aantal incidenten vast waarbij piloten met laserpennen (kunnen) worden verblind. Die nieuwe stijging met 9% ten opzichte van 2022 brengt het aantal van die incidenten op 104 in 2023, vergeleken met 95 in 2022 en 79 in 2019. Dit verontrustende fenomeen is dus helemaal terug van weggeweest, na een belangrijke daling. Dit type incident bekleedde van 2010 tot 2015 immers de eerste plaats met meer dan 200 gemelde voorvallen per jaar en de daling ervan moest worden toegeschreven aan de gecoördineerde inspanningen van skeyes en de luchthaven- en gerechtelijke autoriteiten.

De afwijkingen van de ATC-klaringen en van de ATM-procedures staan respectievelijk op de zesde en de zevende plaats. Eerstgenoemde afwijkingen namen met 29% toe, met 102 voorvallen ten opzichte van 79 in 2022. De afwijkingen van de ATM-procedures bleven bijna status quo met 83 voorvallen in vergelijking met 81 in 2022.

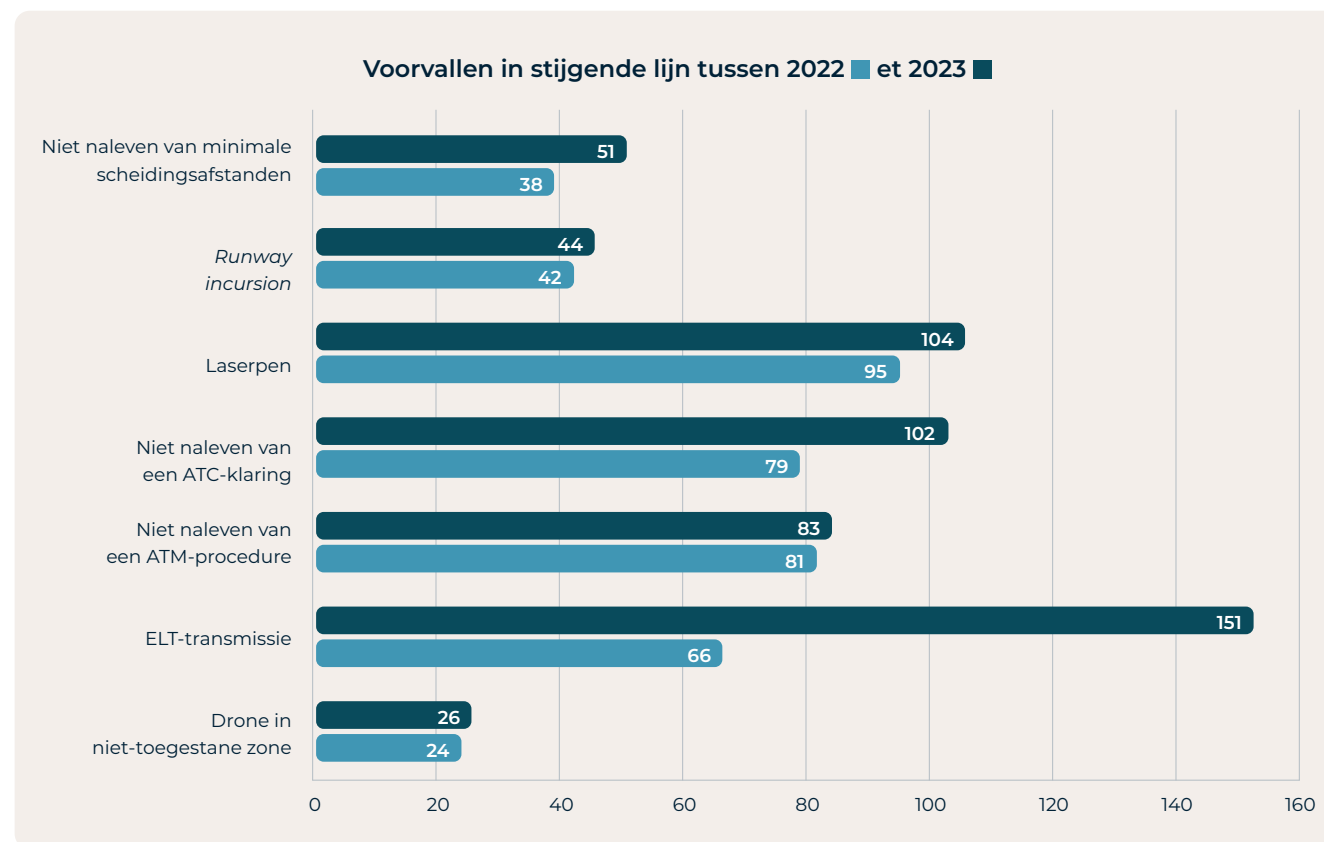
De belangrijkste opdracht van de luchtverkeersleiders van skeyes is erover te waken dat de veiligheidsafstanden tussen de luchtvaartuigen worden gehandhaafd. Het niet naleven van de minimale scheidsafstanden betreft vaak de luchtverkeersleiding rechtstreeks en kan leiden tot ernstigere incidenten (A en B). Hoewel we een toename met 34% van het aantal voorvallen waarbij die minimale schei-

dingsafstanden niet worden nageleefd, betreuren – 51 voorvallen in 2023 tegenover 38 in 2022, werd slechts één daarvan geklasseerd als veiligheidsincident van categorie B met een impact op het algemene veiligheidsniveau. Voor 2023 werd de betrokkenheid van skeyes bevestigd voor 42 van die voorvallen (hetzij 82%), voor 28 voorvallen in 2022 (74%), voor 21 voorvallen in 2021 (88%) en voor 35 in 2019 (80%).

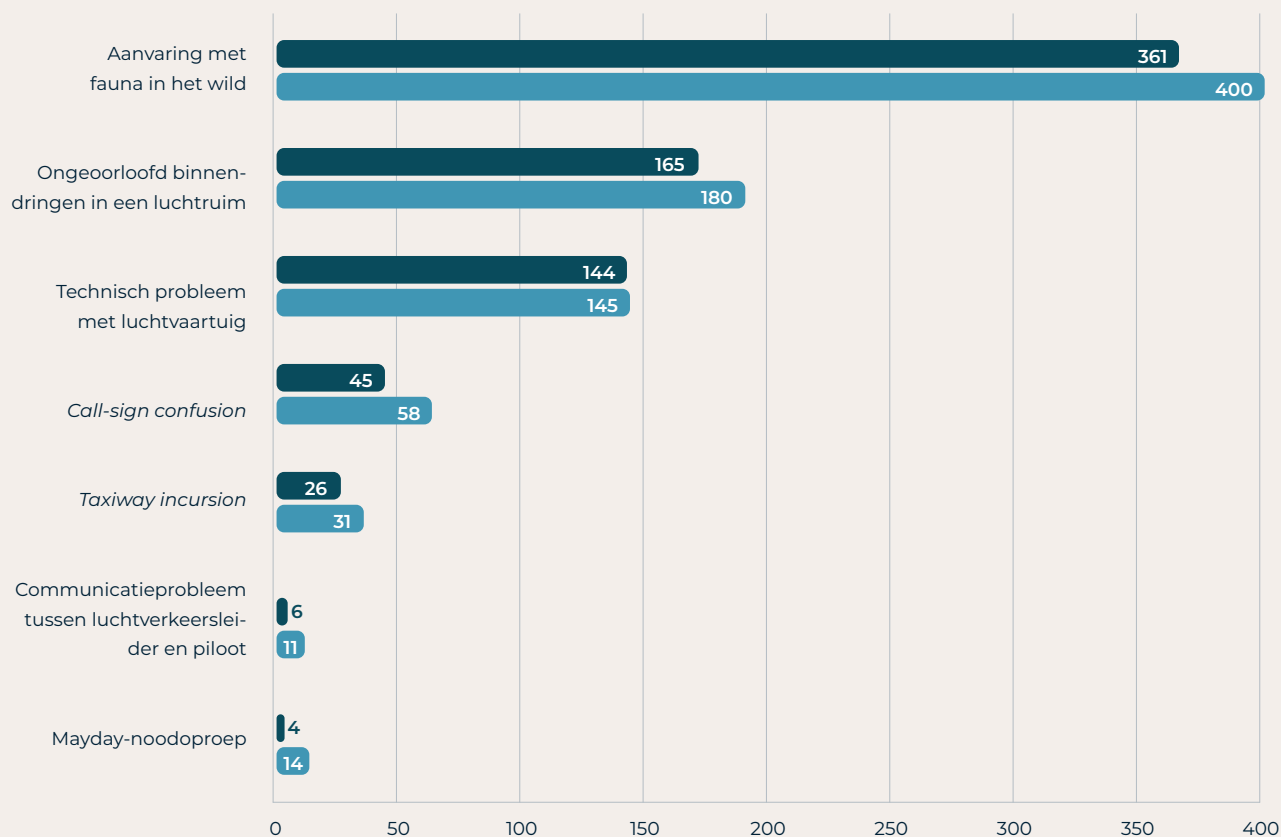
Een ander type van voorval dat rechtstreeks verband houdt met de veiligheidsprestaties van skeyes, zijn de *runway incursions*. In 2023 werden 44 *runway incursi-*

ons gemeld, tegenover 42 in het jaar voordien, 33 in 2021 en 26 in 2019. De betrokkenheid van skeyes bij dergelijke voorvallen is beperkt en nam in 2023 af. Ze werd bevestigd voor slechts 9 van die *incursions*. Bij geen enkele van de 12 *runway incursions* die in 2023 werden gemeld op Brussels Airport was skeyes verantwoordelijk.

Tot slot werd er 26 keer melding gemaakt van voorvallen in verband met dronevluchten in niet-toegestane zones, allemaal zonder uitzondering door piloten, voornamelijk in de CTR's van Brussels Airport en de luchthavens van Charleroi en Antwerpen.



Voorvallen in dalende lijn tussen 2022 en 2023



Beter dan de Europese prestatiedoelstellingen

In het FABEC-prestatieplan, dat de doelstellingen om bij te dragen tot de prestaties op Europees niveau opneemt, wordt aan de hand van een permanente audit in zes domeinen beoordeeld hoe efficiënt het veiligheidsbeheersysteem (*Safety Management System of SMS*) wel is.

Voor skeyes ging de EoSM-indicator (*Effectiveness of Safety Management*) gepaard met een doelstelling voor deze 3^e referentieperiode (2019-2024), die erin bestond in minstens drie van die studiedomeinen het niveau op te krikken.



6

skeyes verhoogde het maturiteitsniveau van zijn SMS in 6 domeinen.

11

domeinen waarin de maturiteit van het SMS wordt geëvalueerd en waarvoor skeyes de Europese prestatiedoelstellingen overtreft.



Digitale torens: een evolutie in veiligheid

«Digitale technologie stelt ons in staat om augmented reality te integreren in het beeld dat de luchtverkeersleider ziet, zoals veiligheidsnetten».

› Olivier Nicolay, Senior Advisor OPS Development



Efficiëntie over de hele lijn

Door de internationale en economische context in Europa bleef het verkeersniveau in 2023 net onder dat van 2019, vóór het uitbreken van de crisis. Maar als toekomstgericht bedrijf zette skeyes zijn innovatieprogramma voort en verbeterde het tegelijkertijd zijn processen om de prestaties in de kerndomeinen waarop de luchtvaart van morgen gestoeld zal zijn, op één lijn te brengen. Zo vormen de veiligheid, stiptheid en een geringere milieu-impact de focus van de aangehouden inspanningen die skeyes levert om over de hele lijn efficiënt te zijn, zijn klanten de best mogelijke service te bieden, zijn maatschappelijke rol ten volle op te nemen en zijn taken van algemeen belang te vervullen.

Stiptheid: prestatiedoelstellingen behaald

Of een vliegtuig stipt vliegt, hangt af van tal van factoren: op sommige daarvan (gegroepeerd onder het acroniem CRSTMP - C-Capacity, R-Routing, S-Staffing, T-Equipment, M-Airspace management, P-Special events) heeft het beheer van het luchtverkeer vat, op andere – zoals de weersomstandigheden – dan weer niet. Nog andere factoren hangen op hun beurt af van de dienstverlening op de luchthavens. Van zijn kant beheert skeyes, in alle omstandigheden, tijdens de vlucht of bij aankomst op een luchthaven, het verkeer om vertragingen tot het minimum te beperken en zo de kosten voor zijn klanten, de wachttijden voor de passagiers en de milieu-impact te verminderen.

Als FABEC-lid moet skeyes een becijferde individuele bijdrage leveren aan de algemene prestaties van het FABEC inzake en-route capaciteit, zoals bepaald in het prestatieplan van de derde referentieperiode (2019-2024). De stiptheid geeft weer in welke mate een verlener van luchtvaartnavigatiediensten in staat is om te beantwoorden aan de vraag naar verkeer. De indicator is de gemiddelde *En-route* ATFM-vertraging per vlucht, waarbij alle oorzaken in beschouwing worden genomen. Daarnaast moet skeyes ook een stiptheidsdoelstelling behalen voor de aankomende vluchten op Brussels Airport.



En-routevertraging

0,13 min/vlucht

= 7,8 seconden gemiddelde en-routevertraging per vlucht

Dit is de prestatiedoelstelling inzake en-routestiptheid die werd opgenomen in het FABEC-prestatieplan. Deze doelstelling is die van skeyes en geeft zijn bijdrage weer tot zowel de prestaties van het FABEC als die van het Europese netwerk. Deze indicator houdt rekening met alle oorzaken van vertraging, zoals het weer, en niet enkel met diegene waarop skeyes vat kan hebben (CRSTMP).

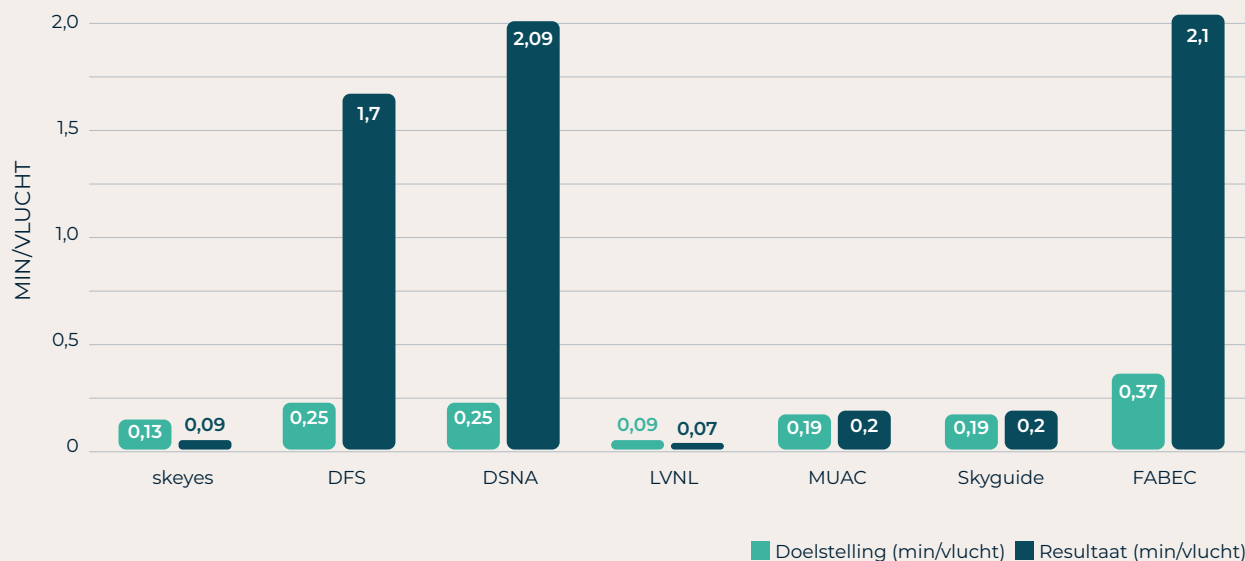
0,09 min/vlucht

= 5,4 seconden gemiddelde en-routevertraging per vlucht

Werkelijke prestaties inzake en-routestiptheid van skeyes, alle oorzaken samen beschouwd.

Doelstelling behaald voor skeyes, dat een positieve bijdrage leverde aan de stiptheidsprestaties van het FABEC (België, Nederland, Luxemburg, Duitsland, Frankrijk en Zwitserland).

Vergelijking van de gemiddelde vertraging per vlucht in het FABEC (alle oorzaken samen) met de prestatiedoelstellingen.



2,1 min/vlucht

= 126 seconden vertraging per vlucht

Gemiddelde en-route-ATFM-vertraging per vlucht in het FABEC-luchtruim, alle oorzaken in beschouwing genomen. In 2023 behaalde het FABEC zijn doelstelling niet om de en-routevertraging voor alle oorzaken in zijn luchtruim te beperken tot 0,37 minuten per vlucht.

Het FABEC groepeerde 6 staten (België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland) en verwerkt meer dan 55% van het Europese luchtverkeer. De prestaties van skeyes op het vlak van en-routestiptheid hebben bijgedragen tot een vermindering van de gemiddelde en-routevertraging in het FABEC.

0,07 min/vlucht

= 4,2 seconden gemiddelde en-routevertraging per vlucht (CRSTMP-oorzaken)

Werkelijke prestaties inzake en-routestiptheid van skeyes, alleen rekening houdend met de oorzaken waar skeyes vat op kan hebben (CRSTMP).

23,5%

Aandeel van de weersomstandigheden in het geheel van oorzaken van en-routevertraging, gegenereerd door skeyes in 2023.

Vertraging bij aankomst op de luchthavens

Om de prestaties van de luchtvaartnavigatiedienstverlening inzake stiptheid op de luchthavens te beoordelen wordt alleen rekening gehouden met de aankomsten. Of een vliegtuig op tijd kan vertrekken, hangt af van vele andere factoren - zoals de grondafhandelingsdiensten (bagage laden, tanken, enz.) - die skeyes niet in de hand heeft, maar die wel met skeyes worden gecoördineerd, op basis van het Airport CDM-concept (*Collaborative Decision Making*), door het AMS (*Airport Movement System*), een applicatie voor informatie-uitwisseling die skeyes ontwikkelde.

Brussels Airport: aantrekkelijke stiptheid

1,08 min/vlucht

= 64,8 seconden

Doelstelling voor de gemiddelde vertraging bij aankomst, alle oorzaken in beschouwing genomen, opgedragen aan skeyes voor Brussels Airport en opgenomen in het FABEC-prestatieplan.

Brussels Airport is de enige Belgische luchthaven waarvoor een prestatiedoelstelling inzake stiptheid is vastgelegd.

0,43 min/vlucht

= 25,8 seconden gemiddelde vertraging per vlucht bij aankomst op Brussels Airport, alle oorzaken in beschouwing genomen.

Werkelijke prestaties inzake stiptheid van skeyes op Brussels Airport.

92%

van de oorzaken van vertragingen op Brussels Airport is niet te wijten aan skeyes.

44%

van de vertragingen op Brussels Airport is te wijten aan de weersomstandigheden.

0,04 min/vlucht

= 2,4 seconden

Dit is de gemiddelde vertraging per aankomst op Brussels Airport als enkel rekening wordt gehouden met CRSTMP-oorzaken waar skeyes vat op heeft.

Door zijn prestaties op het vlak van stiptheid bij aankomst op Brussels Airport draagt skeyes rechtstreeks bij tot de aantrekkelijkheid van de nationale luchthaven en de ontwikkeling ervan, en daarbuiten, tot de Belgische economie.



Antwerp Airport

0 min/vlucht

= 0 seconden gemiddelde vertraging per vlucht

Brussel South Charleroi Airport

0,01 min/vlucht

= 0,6 seconden gemiddelde vertraging per vlucht

Ostend-Bruges Airport

0,01 min/vlucht

= 0,6 seconden gemiddelde vertraging per vlucht

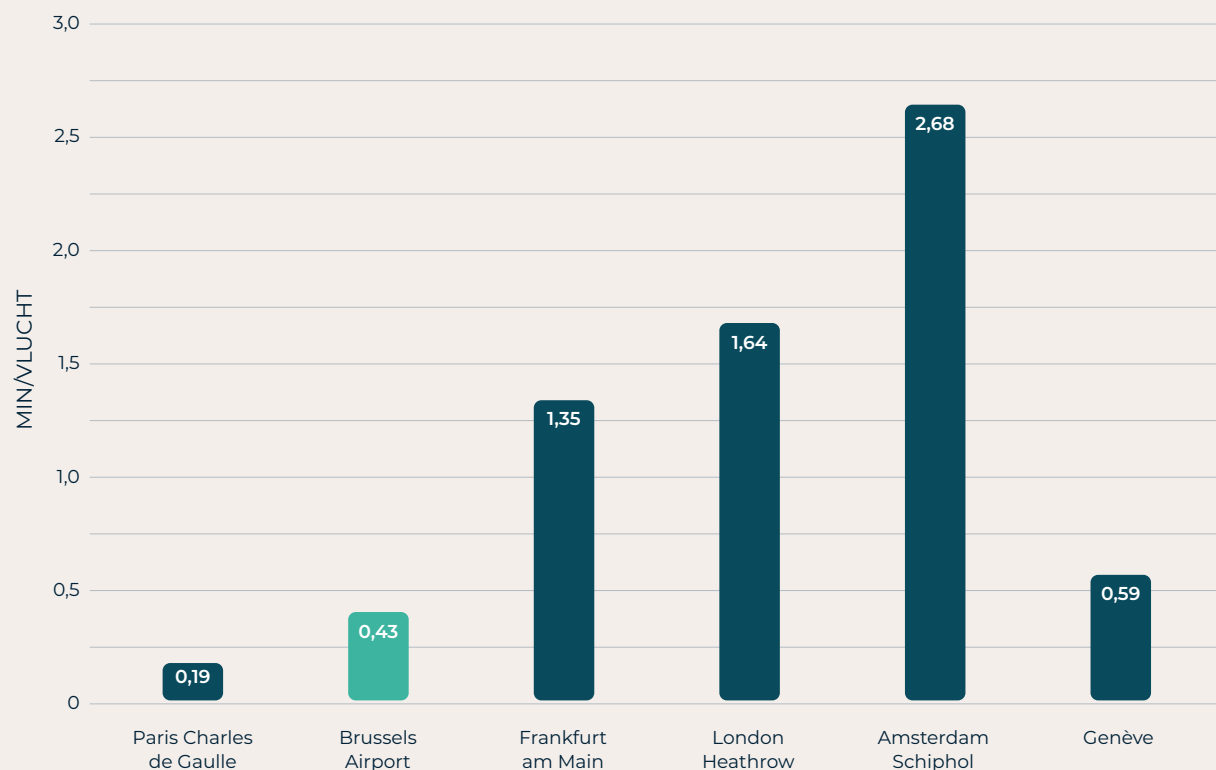
Liege Airport

0,07 min/vlucht

= 4,2 seconden gemiddelde vertraging per vlucht

De weersomstandigheden vormen de enige oorzaak van vertraging bij aankomst op Liege Airport (100%).

Vergelijking van de vertraging bij aankomst op Brussels Airport en naburige grote luchthavens (alle oorzaken in aanmerking genomen).



Ecologische impact van de luchtvaart terugdringen

skeyes hecht veel belang aan het terugdringen van de impact van de luchtvaart op het milieu. Hoewel de potentiële bijdrage van het luchtverkeersbeheer aan die vermindering naar schatting slechts 6% bedraagt, versterkt elke actie de algemene inspanningen. Om de doelstellingen van de European Green Deal te behalen, werkte skeyes zijn *Environmental Action Plan* nader uit, ontwikkelt het projecten, test en past het nieuwe procedures toe en werkt het samen met zijn partners. Die initiatieven staan in het teken van elke vluchtfase - grondbeweging, opstijging, en-route, nadering en landing.





93,6%

van de vliegtuigen bij vertrek op Brussels Airport kreeg de toestemming om de motoren binnen de geplande uurregeling (TSAT – *Target Start-up Approval Time*) te starten.

97,7%

van de vliegtuigen op Brussels Airport verplaatste zich tussen de start-/landingsbaan en de standplaats in minder dan de gemiddelde tijd die nodig is (VTT – *Variable Taxi Time*).

En-route: zo dicht mogelijk bij het ideale traject

Een van de doelstellingen van de wetgeving inzake het Europees gemeenschappelijk luchtruim is het terugdringen van de impact van de luchtvaart op het leefmilieu. Daarom voorziet het FABEC-prestatieplan in een prestatie-indicator om de horizontale en-route-vliegefficiëntie te meten (KEA – *Key Performance Environment Indicator based on Actual trajectory*). Die indicator is enkel van toepassing op het FABEC in zijn geheel en vergelijkt het werkelijke traject dat een vliegtuig volgt, het traject dat gepland is in het vliegplan en de kortste route die door de Network Manager (EUROCONTROL) wordt aangereikt. Het resultaat van die vergelijking is een score die overeenstemt met de horizontale vliegefficiëntie, d.w.z. het percentage dat afwijkt van de 'ideale', meest ecologische route.

3,00%

Dit is de drempel voor horizontale vliegefficiëntie die het FABEC niet mag overschrijden volgens zijn prestatieplan.

3,59%

Werkelijke score van horizontale vliegefficiëntie in het FABEC in 2023. Het FABEC mist nipt zijn doelstelling die zeer ambitieus is gezien de dichtheid van het te beheren luchtverkeer en de complexe aard van zijn luchtruim.

96,41%

horizontale vliegefficiëntie in het FABEC. De meeste vluchten in het FABEC-luchtruim volgen het meest ecologische traject.

Voor skeyes is de manoeuvreerruimte voor het en-route-verhaal beperkt door de structuur van het luchtruim dat het beheert: krap, 7.500 meter hoog en doorkruist door tal van zones die aan de militairen voorbehouden, met wie skeyes het delen van het luchtruim coördineert en optimaliseert door het Flexible Use of Airspace toe te passen.

skeyes vergadert regelmatig met zijn FABEC-partners in de permanente werkgroep van het FABEC Environment Standing Committee. In 2023 werd een OPS-ENV-workshop georganiseerd; daar werd een shortlist met operationele projecten besproken die de milieuprestaties in de FABEC-zone significant helpen verbeteren.

Grondbewegingen

Het coördineren van de activiteiten op de luchthaven met het oog op een optimaal beheer van de verkeersstromen heeft ook een positief effect op het kerosineverbruik en dus op de uitstoot, de plaatselijke luchtkwaliteit, de geluidshinder en de kosten voor de luchtvaartmaatschappijen. De vliegtuigmotoren worden op het juiste tijdstip gestart en de wachttijden op de taxibanen worden tot het minimum herleid.



Groene landingen (CDO - Continuous Descent Operations)

De naderingsfase verbrandt zeer veel brandstof. Bij een conventionele nadering daalt het vliegtuig trapsgewijs. Om dat daalprocedé te vermijden en het brandstofverbruik van de vliegtuigen terug te dringen, kunnen de luchtverkeersleiders het luchtverkeer zo regelen dat vliegtuigen kunnen landen met behulp van de *Continuous Descent Operation*-procedure (CDO). De CDO, ook groene landing genoemd, is een vluchttuitvoering waarbij het vliegtuig continu daalt, in de mate van het mogelijke met minimaal motorvermogen, afhankelijk van de vluchtkenmerken en de toestand van het luchtverkeer. Dit procedé maakt het mogelijk de geluidsoverlast, het brandstofverbruik en de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen.



80%

van de landingen volgde de groenelandingsprocedure op Brussels Airport in 2023.



72%

van de landingen volgde de groenelandingsprocedure op Brussels South Charleroi Airport in 2023.

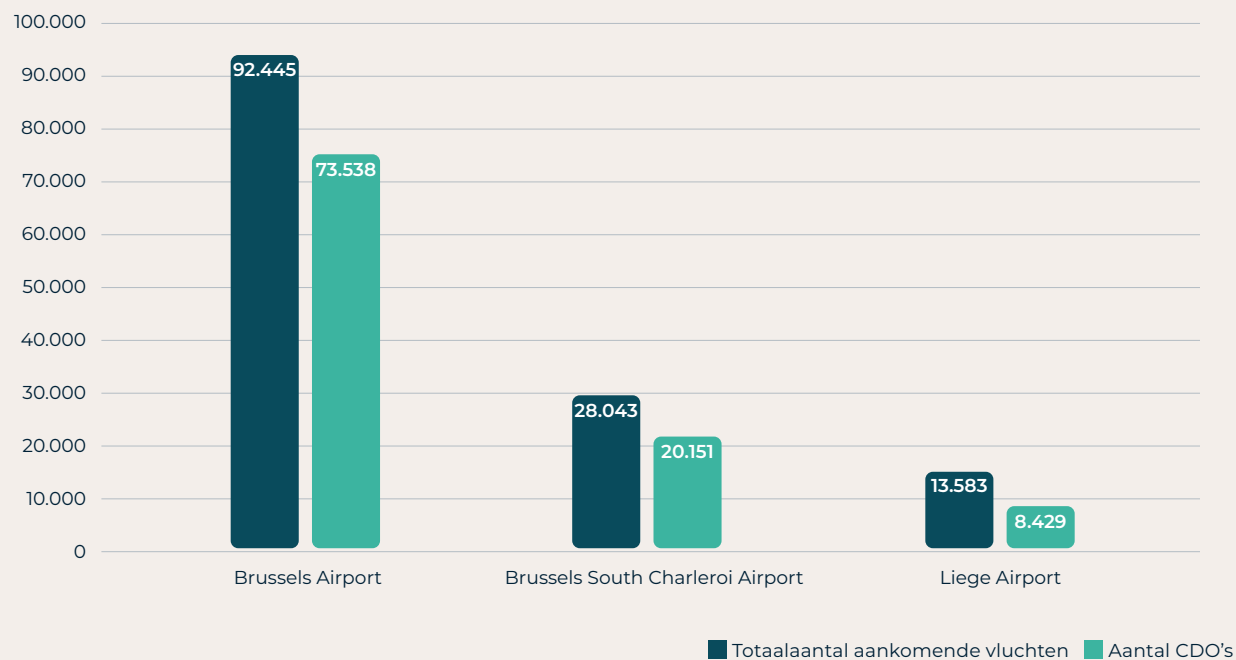


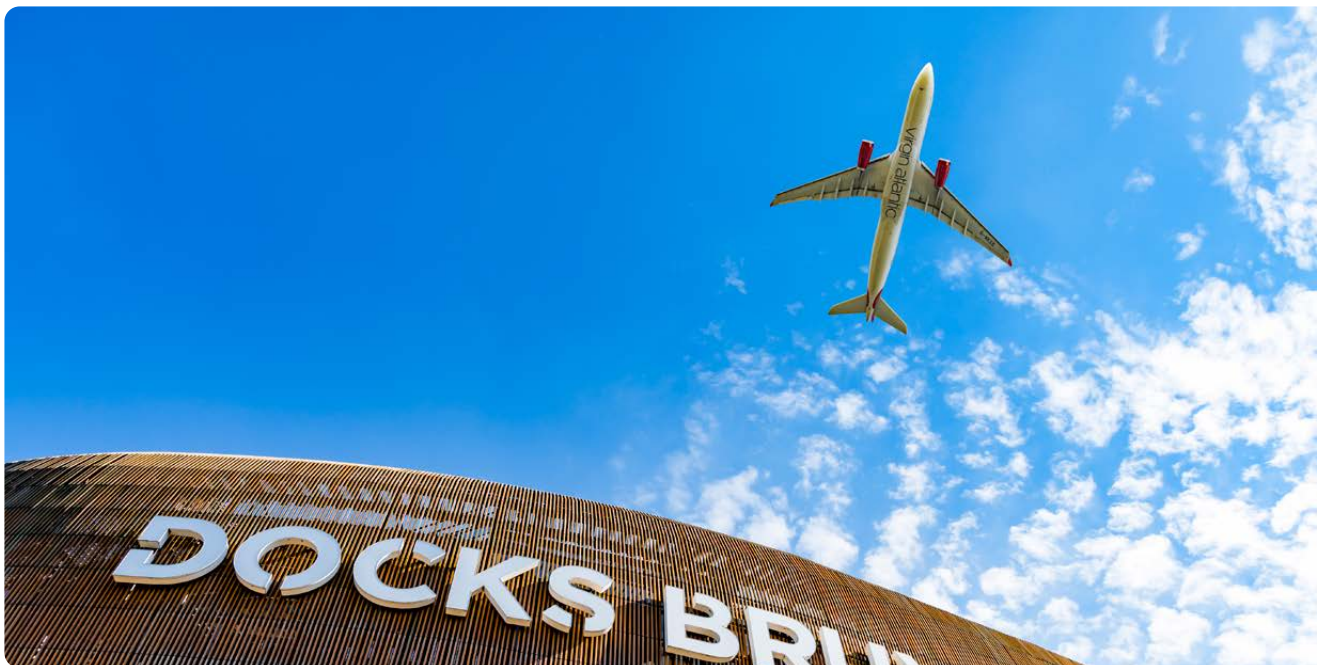
62%

van de landingen volgde de groenelandingsprocedure op Liege Airport in 2023.



Aantal CDO's in absolute waarde vergeleken met het aantal landingen in 2023





Op alle niveaus samenwerken aan duurzame luchtvaart

Collaborative Environmental Management (CEM)

skeyes werkt samen met de luchtvaartmaatschappijen en luchthavens om gezamenlijke initiatieven te nemen die de milieu-impact van de luchthavenactiviteiten beperken.

Performance Based Navigation

Performance Based Navigation (PBN) vormt de toekomst van de luchtvaartnavigatie. Ze stoelt op satelliettechnologie, terwijl de conventionele luchtvaartnavigatie gebaseerd is op grondbakens en -apparatuur. De satellietnavigatie stelt vliegtuigen in staat om uiterst precieze trajecten te volgen van punt tot punt (*waypoints*), wat voordelen met zich meebrengt voor de veiligheid, de kostenefficiëntie en uiteraard het milieu.

Nationaal plan voor de implementatie van en overgang naar PBN

Doel: van de Belgische luchthavens volledige PBN-omgevingen maken

Actie: de conventionele procedures vervangen door RNAV1- en RNP APCH-procedures.

Status:

- Liege Airport : volledige PBN-omgeving voltooid
- Brussels South Charleroi Airport: gelanceerd in 2022, in uitvoering.
- Brussels Airport, Ostend Airport, Antwerp Airport: gelanceerd in 2023, in uitvoering.

1^e « full PBN » Belgische luchthaven

Liege Airport is de eerste, volledig PBN-conforme Belgische luchthaven.

STARGATE RNP-nadering op Brussels Airport

Het project voor de overgang naar PBN op Brussels Airport kreeg de naam STARGATE en wordt gefinancierd door de Europese Unie in het kader van het *European Green Deal*-programma. Een eerste reeks tests van de RNP-naderingsprocedures bracht de partners van het STARGATE-project, waaronder skeyes, van mei tot september 2022 samen om de gebruiksfrequentie en de positieve impact op het aantal afgelegde kilometers, het brandstofverbruik, de uitstoot van broeikasgassen en de geluidsoverlast te evalueren.

In het verlengde van die resultaten werd in november 2023 een tweede reeks tests uitgevoerd, waarvan de analyse momenteel aan de gang is.

AVENIR

In 2023 is skeyes nog altijd aanwezig in de *Air Traffic Management Environmental Transparency Working Group*, die is opgericht door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart en EUROCONTROL. De werkzaamheden (van die werkgroep) om kennis en ervaring te bundelen teneinde de ecologische voetafdruk van zowel de dienstverlening als de interne activiteiten van luchtverkeersleidsorganisaties te verkleinen, hebben begin 2023 geleid tot de publicatie van twee rapporten.

AVENIR (*Aviation Environmental Working Group*) luidt de naam van de nieuwe werkgroep die instaat voor de nieuwe ontwikkelingen op basis van de eerdere werkzaamheden. Zij startte haar activiteiten op in 2023 en zal haar eindrapporten in 2025 overmaken.



HERON

skeyes is betrokken bij HERON (*Highly Efficient Green Operations*), een grootschalig project dat ANSP's, luchtvaartmaatschappijen en de industrie samenbrengt en door de EU gefinancierd wordt in het kader van de SESAR-programma. HERON beoogt een geheel van ambitieuze doelstellingen om de geluidshinder, het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot van het luchtvervoer te verminderen.

In het kader van dit project staat skeyes op Brussels Airport in voor het coördineren van de tests van de ISGS-oplossing (*Increased Second Glide Slope*) in een operationele omgeving. Het gaat er daarbij om de dalingshoek van de CDO-naderingen te vergroten om zo de geluidsoverlast bij landingen te verminderen.



HERON – ISGS-oplossing

Lancering: eind 2022.

Deelnemers: skeyes (coördinator), Brussels Airport Company, Brussels Airlines, TUI, DHL, Vueling, EUROCONTROL en Airbus (technische ondersteuning).

Financiering: gefinancierd door de Europese Unie (SESAR-programma).

Doel: het geluid bij de landing verminderen door voor de CDO-naderingen een grotere dalingshoek tot 3,2° of 3,4° (in plaats van 3° bij conventionele naderingen) toe te passen.

Status: Procedures klaar, tests en demonstraties in werkelijke omstandigheden vanaf 2024.

GreenATM-label: internationale erkenning

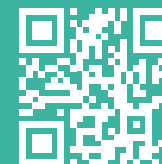
De CANSO (*Civil Air Navigation Services Organisation*), het internationale orgaan dat de sector van het luchtverkeersbeheer vertegenwoordigt, reikte in november 2023 aan skeyes niveau 3 van zijn GreenATM-milieu-accreditatieprogramma uit voor zijn inspanningen op het vlak van milieuefficiëntie. skeyes is een van de eerste verleners van luchtvaartnavigatiediensten in Europa die dit label heeft verkregen.



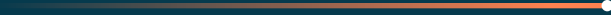
skeyes draagt bij aan duurzame luchtvaart

«skeyes werkt aan alle fasen van de vlucht om ze zo efficiënt mogelijk te maken en zo het brandstofverbruik te verminderen».

› Geoffrey Robert, Chief Strategy Officer



Digitale **innovatie** in beweging



Het ondersteunen van de ontwikkelingen in het luchtruim en het inspelen op nieuwe behoeften om de veiligheid van het luchtverkeer te blijven garanderen, maken ook onlosmakelijk deel uit van skeyes' opdracht. Of het nu gaat om nieuwe 'spelers' zoals de drones, of nieuwe technologieën zoals de digitale torens, skeyes blijft het voortouw nemen in innovatie om klaar te zijn voor de nieuwe uitdagingen van het digitaal luchtruimbeheer.

Drones en U-Space: hoogtechnologische diensten

Het luchtruimgebruik is aan snelle verandering onderhevig, terwijl de sector van de drones of onbemande luchtvaartuigen (*Unmanned Aerial Systems – UAS*) voortdurend uitbreidt. Die laatste vliegen in zeer uiteenlopende (stedelijke) settings, naargelang hun gebruik of missie; ze vertegenwoordigen een zeer veelbelovende sector, niet alleen uit economisch oogpunt, maar ook voor andere gebruikstoepassingen, o.m. medische, vermits ze een zeer snelle vervoermodus mogelijk maken die niet afhankelijk is van het vaak verzadigde wegverkeer. De dronevluchten zijn er sterk op vooruitgegaan in 2023. Het heeft er alle schijn van dat dit type verkeer in de komende jaren zal exploderen, o.a. dankzij de *U-space*-dienstverlening waar-toe skeyes zich verbonden heeft als *Common Information Service Provider* (CISP).



15.462

vliegtoelatingen voor drones werden in 2023 verleend via de *Drone Service Application* (DSA).

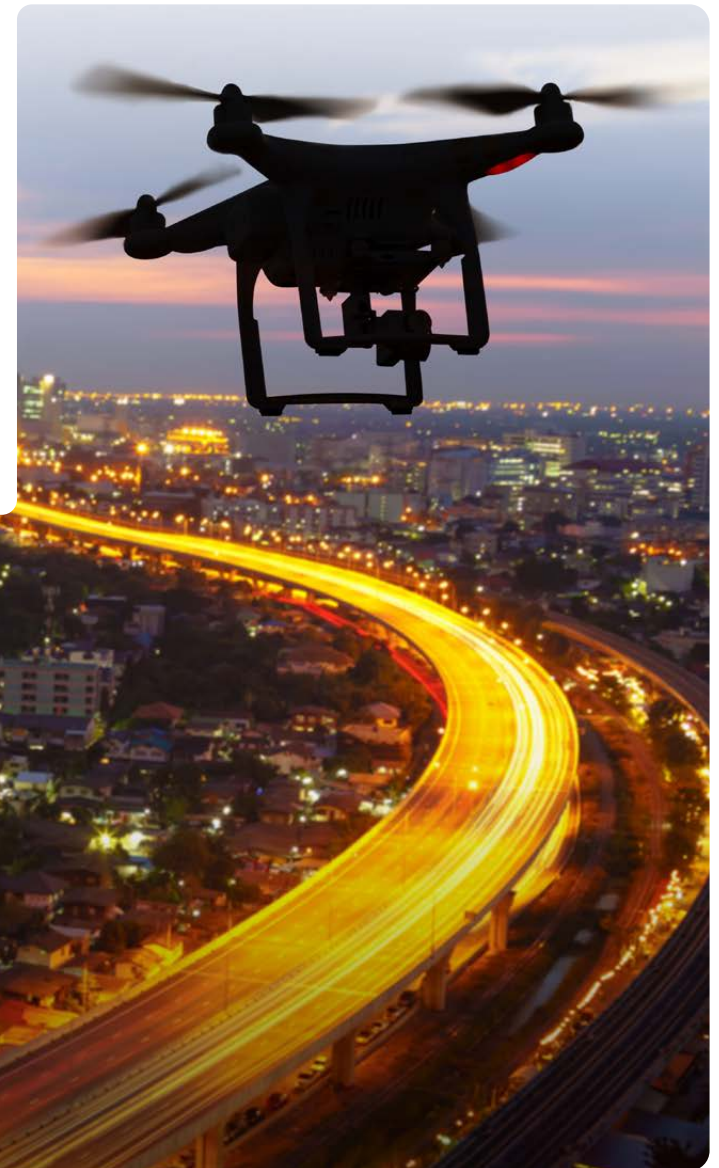
Die vliegtoelatingen hadden betrekking op dronevluchten in de CTR's beheerd door skeyes en in de RMZ (*Radio Mandatory Zone*) van Kortrijk.

+24%

groei van het aantal vliegtoelatingen voor drones ten opzichte van 2022.

+70%

toename van het aantal verleende vliegtoelatingen voor drones in SPECIFIC-categorie (complexe missie) in 2023 ten opzichte van 2022.



BURDI: een *U-space*-concept voor België

18

partners hebben hun krachten gebundeld in het BURDI-project om het *U-space*-concept in België te implementeren.

In juni 2022 werd skeyes aangeduid als coördinator van het BURDI-project. De initiatiefnemers koesteren de ambitie om *U-space*-luchtruim te implementeren in het gecontroleerde en ongecontroleerde luchtruim in België door de certificering van skeyes als *Common Information Service Provider* (CISP), van SkeyDrone als *U-space Service Provider* (USSP) en door de publicatie van dat *U-space*-luchtruim.

In 2023 werden de werkzaamheden voortgezet: er werden impactbeoordelingen ten gevolge van het aanduiden van dergelijk *U-space*-luchtruim uitgevoerd en geautomatiseerde processen ontwikkeld om de *U-space*-dienstverlening te enten op de drones.

120 km²

skeyes, SkeyDrone, de haven van Antwerpen-Brugge en tal van andere partners hebben hun krachten gebundeld om een vliegzone te creëren die de 120 km² van de haven beslaat waar BVLOS-operaties (*Beyond Visual Line of Sight*) worden uitgevoerd. De dronevluchten worden aangestuurd vanuit één enkel verkeersleidingscentrum en de piloten hebben dus geen directe visuele link met de vaartuigen in volle vlucht. De drones maken het mogelijk om de haveninfrastructuur en de ladingen te monitoren. Dit project in de haven van Antwerpen-Brugge is een van de meest geavanceerde in Europa.

Digitale torens: *Digital Tower Development Center*

skeyes streeft ernaar om alle Belgische luchthavens geleidelijk aan uit te rusten met digitale torens om de luchtvaartnavigatiedienstverlening efficiënter, flexibeler en veerkrachtiger te maken. Naar aanleiding van het akkoord dat het in 2021 met SOWAER afsloot, gaat skeyes van start met de luchthavens van Luik en Charleroi waarvan het luchtverkeer vanaf 2026 vanuit één enkel centrum in Namen zal worden begeleid.

Saab Digital Air Traffic Solutions werd geselecteerd om de technische infrastructuur aan te leveren. In 2023 bereikte skeyes een belangrijke mijlpaal met de opstart van het *Digital Tower Development Center* op de site van Steenokkerzeel. Dat centrum is het prototype van de digitale controletoren en wordt gevoed met realtimebeelden van het verkeer op Liege Airport. Het Development Centre moet alle betrokken partijen helpen alle functionaliteiten te configureren en grondig te testen, op basis van het werkelijke verkeer.

46 meter

hoog is de mast die op Liege Airport is geïnstalleerd om het camerasysteem te dragen.

18

camera's verlenen de luchtverkeersleiders een 360°-zicht op de luchthaven, waardoor ze kunnen inzoomen en ontoegankelijke zones bereiken.



ATM-systemen: evolutie en modernisering

In 2023 zette skeyes zijn werkzaamheden voort in het belangrijke *Mid-Life Upgrade 2.0-project* (MLU2) voor het Eurocat-systeem, waarmee het CANAC2-verkeersleidingscentrum en de verkeerstorens uitgerust zijn, met als doel het te moderniseren en voor te bereiden op de toekomst. Het geheel van de Eurocat-subsystemen krijgt een volledige update en wordt robuuster gemaakt om cyberaanval- len het hoofd te bieden. De operationele indienststelling van de MLU2 vindt plaats in 2024: hij moet de operationele capaciteit van skeyes verhogen en in het bijzonder de integratie van de civiele en militaire luchtverkeersleiding versterken, met de verwachte voordelen op het vlak van veiligheid en stiptheid.

Een MLU3-project staat tevens in de steigers: daarmee moeten de grootst mogelijke veiligheid en efficiëntie kunnen worden gegarandeerd in een luchtruim dat een metamorfose ondergaat door nieuwe 'gebruiken' en gebruikers, zoals de drones en de volledige integratie van civiele en militaire operaties. De MLU3 is gepland voor 2028.

HERON: milieuvriendelijkere naderingen

HERON (*Highly Efficient Green Operations*) is een grootschalig Europees project dat in het kader van het SESAR-programma (*Single European Sky ATM Research*) wordt gefinancierd. HERON streeft een geheel van ambitieuze doelstellingen na om de CO₂-uitstoot ten gevolge van het luchtvervoer te verminderen en beoogt mitigerende maatregelen voor te stellen door efficiëntere luchtvaartactiviteiten te ontwikkelen, zowel in de lucht als op de grond.

skeyes treedt op als coördinator van een reeks tests om de *Increased Second Glide Slope* (ISGS) in te voeren en zo de CDO-naderingen te faciliteren en de geluidsoverlast bij het landen te verminderen.

3,2° tot 3,5°

in plaats van 3°. Dat zijn de grotere dalingshoeken die in 2024 getest zullen worden in de operationele omgeving van Brussels Airport.



Co-financed by the Connecting Europe Facility of the European Union

<https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-energy/beneficiaries-info-point/publicity-guidelines-logos>

TCAST: anticiperen op de complexiteit van het verkeer

skeyes implementeerde TCAST (*Traffic Complexity Assessment and Simulations Tool*), zijn lokale tool om de complexiteit van het verkeer in zijn en-routeluchtruim te beoordelen en te simuleren. TCAST analyseert en evalueert voortdurend de huidige en verwachte verkeers-toestand en anticipeert op de werklust van de luchtverkeersleiders.

315.000

minuten vertraging zouden kunnen worden vermeden tegen 2030 dankzij TCAST, volgens een schatting van de SESAR Deployment Manager.

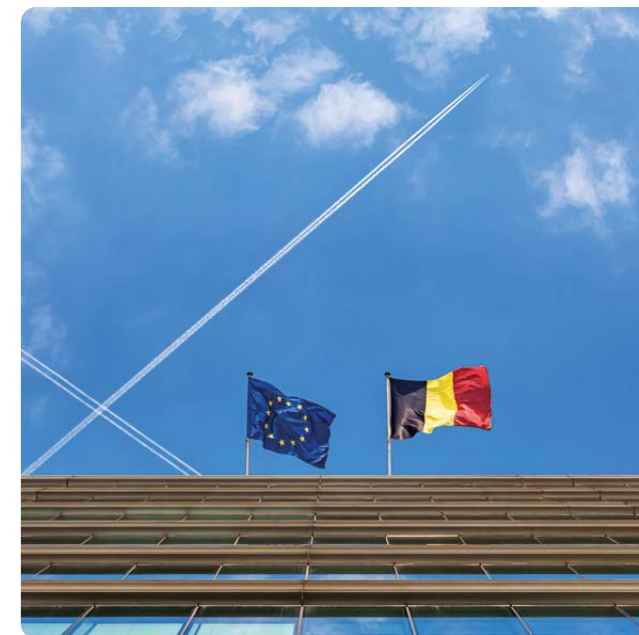
€12 millions

besparingen door minder vertragingen, volgens dezelfde bron.

NewPens en ISAAC 5

De luchtverkeersleiding is in de eerste plaats een beroep waar communicatie cruciaal is, eerst en vooral vocale communicatie tussen de luchtverkeersleiders en piloten, maar in toenemende mate ook via datatransmissie. Om kritieke data uit te wisselen, zoals die welke door skeyes worden gebruikt, is een uiterst betrouwbaar en beveiligd netwerk nodig. Dat is de doelstelling van het NewPens-netwerk (*New Pan European Network Services*), waarvoor skeyes zijn lidmaatschap in 2023 vernieuwd heeft. Het autonoom overheidsbedrijf wil kunnen bogen op solide, betrouwbare en veerkrachtige communicatietechnologieën om de evolutie van zijn opdracht en zijn dienstverlening die almaar meer in het teken van de digitalisering staat, te garanderen.

Parallel daarmee kreeg ISAAC 5 (*Innovative System for Automated Aeronautical Communication – Service Release 5*), het systeem voor het ontvangen en verspreiden van operationele informatie van skeyes, in 2023 een update om alle digitale ontwikkelingen in de luchtverkeersleiding te ondersteunen.



Ontwikkeling van drones in het luchtruim

«Als Common Information Services Provider levert skeyes de gegevens die nodig zijn voor een veilige en ordelijke ontwikkeling van onbemand verkeer in het luchtruim».

› Simon Devoldere, Common Information Services Manager



«De dochteronderneming van skeyes, SkeyDrone, is opgericht om onbemande verkeersmanagementcapaciteiten te ontwikkelen, testen en valideren met de ambitie om een van Europa's toonaangevende U-Space dienstverleners te worden».

› Hendrick-Jan Van Der Gucht, Managing Director SkeyDrone



In lijn met een **duurzame toekomst**

De huidige digitale revolutie beïnvloedt haast elk aspect van ons leven. De luchtvaartsector ontsnapt niet aan die (r)evolutie en skeyes neemt er ten volle aan deel. Almaar meer taken worden voortaan geautomatiseerd, waardoor nieuwe behoeften ontstaan en nieuwe vaardigheden nodig zijn. Om de digitale transitie en de ontwikkeling van het bedrijf in goede banen te leiden, ziet skeyes nauwgezet toe op de opleiding van zijn personeelsleden en het behoud van hun competenties. Tevens waakt het over het welzijn van zijn medewerkers in een gezonde werkomgeving. skeyes is een bedrijf dat zich inzet voor een duurzame toekomst, waarbij mensen en het behoud van het milieu centraal staan in zijn handelingen en bestuur.

Een toekomst in lijn met mensen



97

nieuwe medewerkers
aangeworven in 2023.



37

kandidaat-luchtverkeersleiders
begonnen aan hun opleiding.



972

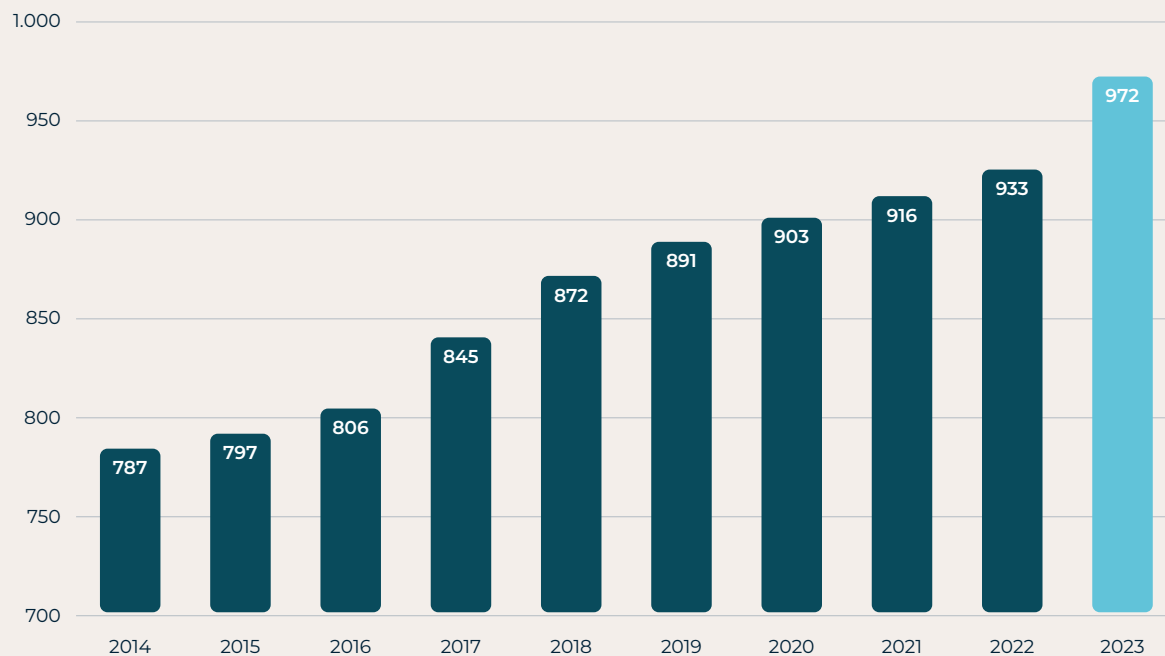
medewerkers per
31 december 2023.



2

vergelijkende wervingsexamens voor
luchtverkeersleiders werden georganiseerd.

Aantal medewerkers per 31/12



695
mannen

277
vrouwen



14

ervaren buitenlandse luchtverkeersleiders begonnen aan hun opleiding in het kader van het 'senior ATCO'-wervingsprogramma.



18

nieuw opgeleide luchtverkeersleiders zijn toegetreden tot de operationele teams.

Opleiding als motor voor ontwikkeling

874

dagen opleiding genoot het operationele personeel van skeyes in 2023. De opleidingen worden georganiseerd in samenwerking met EPNB (*Entry Point North Belgium*), de dochteronderneming van skeyes,

64

simulatiesessies op het vlak van luchtverkeersleiding werden georganiseerd.

36

cursussen over de menselijke factor in de luchtverkeersleiding werden gevolgd door het operationele personeel.

6

ATSEP-medewerkers (*Air Traffic Safety Electronics Personnel*) kregen een opleiding en zijn toegetreden tot het

CISM peers-team (*Critical Incident Stress Management*). CISM is de structurele psychologische ondersteuning voor de luchtverkeersleiders en het operationele personeel, die werd uitgebreid naar de personeelsleden van de technische (ATSEP) en IT-diensten.

378

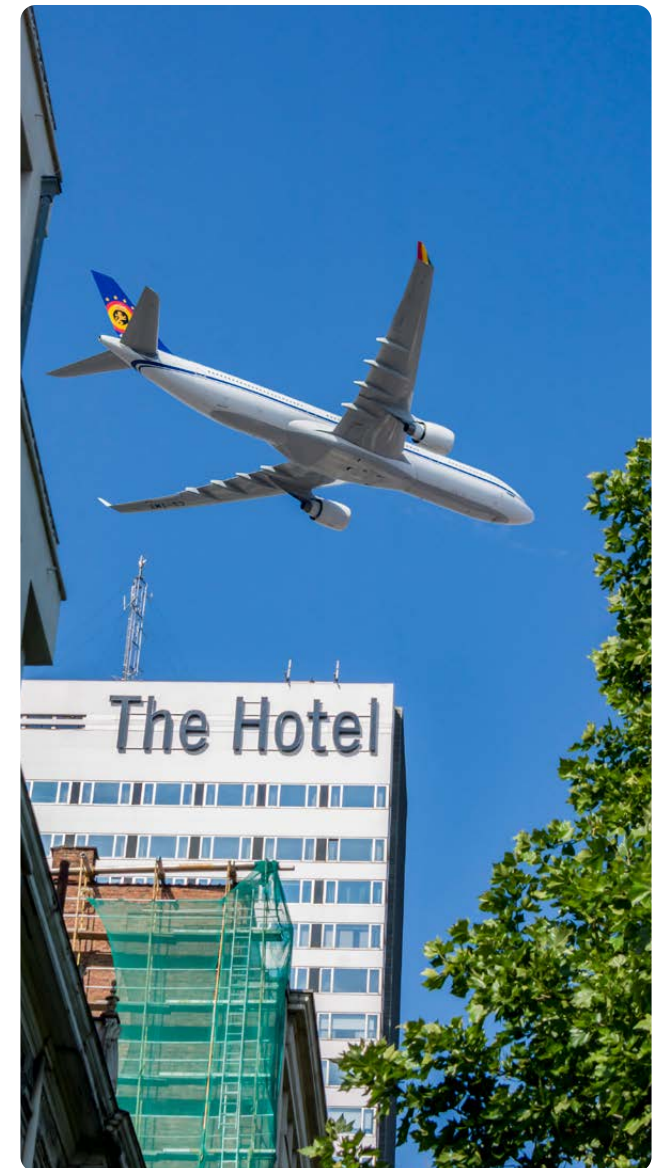
coachingsessies werden door ervaren collega's verstrekt aan ATCO trainees ter aanvulling op hun opleidingsprogramma tot luchtverkeersleider, ook met medewerking van Defensie.

348

systeemopleidingen en opleidingen in apparatuur werden verstrekt aan het technische personeel (ATSEP) via EPNB, de dochteronderneming van skeyes.

195

technische personeelsleden (ATSEP) hebben die opleidingen gevolgd.





De mijlpalen van een ommekeer

1 jaar

is verstreken sinds het Directiecomité van skeyes werd versterkt met 2 nieuwe sleutelfuncties, die van *Chief Compliance Officer* (CCO) en *Chief Information Officer* (CIO).

Die twee nieuwe verantwoordelijke functies blijken almaar belangrijker te worden naarmate skeyes zijn digitale transformatie wil voortzetten en zich wil blijven profileren als een hoogefficiënt bedrijf op milieu- en maatschappelijk vlak.

25/5_y

skeyes vierde zijn 5^e verjaardag onder zijn nieuwe naam, evenals 25 jaar als autonoom overheidsbedrijf.

Bijdragen tot de ontwikkeling van de windenergie

De opdracht van skeyes staat in het teken van de luchtvaartveiligheid. Dus waakt het autonoom overheidsbedrijf er ook over dat de interferentie tussen de windturbines en de surveillance- en navigatiesystemen tot het minimum herleid wordt. skeyes draagt bijgevolg rechtstreeks bij aan de veilige installatie van die windparken voor de productie van groene stroom. Het innovatieprogramma van skeyes maakt het mogelijk nieuwe technologieën die niet interfereren met de windturbines, zoals de satellietnavigatie en multilateratie, uit te rollen. skeyes rationaliseert ook zijn radars, in partnerschap met Defensie, om de horizon voor de ontwikkeling van windenergie te verruimen.

458

dossiers werden ingediend bij skeyes voor de bouw van nieuwe windturbines in 2023.

+18%

dossiers voor de installatie van windturbines in vergelijking met 2022.

337

van die dossiers hebben al een positief advies van skeyes ontvangen op 31 december 2023.

65%

van de navigatiebakens op de luchthavens kan worden ontmanteld zodra de PBN-satellietnavigatieprocedures (*Performance Based Navigation*) van kracht worden. Dat is al het geval in Luik, dat de eerste volledige PBN-luchthavenomgeving is geworden.

Recycleren, mobiliseren en hergebruiken om onze ecologische voetafdruk te verkleinen

65%

van het totale wagenpark van het bedrijf bestaat uit milieuvriendelijke voertuigen (elektrisch, hybride en CNG).

49%

van het totale wagenpark van het bedrijf bestaat uit elektrische voertuigen.

skeyes voert een proactief beleid om zijn gebouwen milieuvriendelijk te beheren. Het bedrijf maakt gebruik van nieuwe constructiematerialen die niet alleen energiebesparend werken door een betere isolatie, maar die ook herbruikbaar zijn na eventuele sloopwerken. Zo voldoet het aan zijn behoeften inzake flexibiliteit van werkruimtes zonder bouwafval te genereren.

6

airconditioningsystemen werden vervangen door energierugwinningssystemen.

1.200

verlichtingsarmaturen werden vervangen door energie-efficiëntere LED-systemen.



Zachte mobiliteit aanmoedigen

skeyes moedigt ook de zachte mobiliteit onder zijn medewerkers aan.

22

oplaadpunten voor elektrische fietsen zijn nu beschikbaar op de site van Steenokkerzeel.

› 120

medewerkers van skeyes nemen de (elektrische) fiets om zich naar de werkplek te verplaatsen.

Diversiteit en inclusie bevorderen

De luchtvaart in het algemeen en de luchtverkeersleiding in het bijzonder hebben nog altijd een zeer mannelijk imago. Om dat enigszins achterhaalde cliché te helpen ontkrachten, besliste skeyes zijn HR-beleid bij te sturen. Zo wil het meer vrouwen aanspreken om deze boeiende sector te ontdekken en erin te stappen. Kandidates kunnen rekenen op tal van stimulerende en lonende carrièremogelijkheden, ongeacht hun geslacht. In zijn communicatie zette skeyes zijn talentvolle vrouwen in de kijker, promootte het leidinggevende functies voor vrouwen in het bedrijf en investeerde het in het creëren van content waarin vrouwen in het zonnetje worden gezet.

Luisteren naar klanten en gebruikers

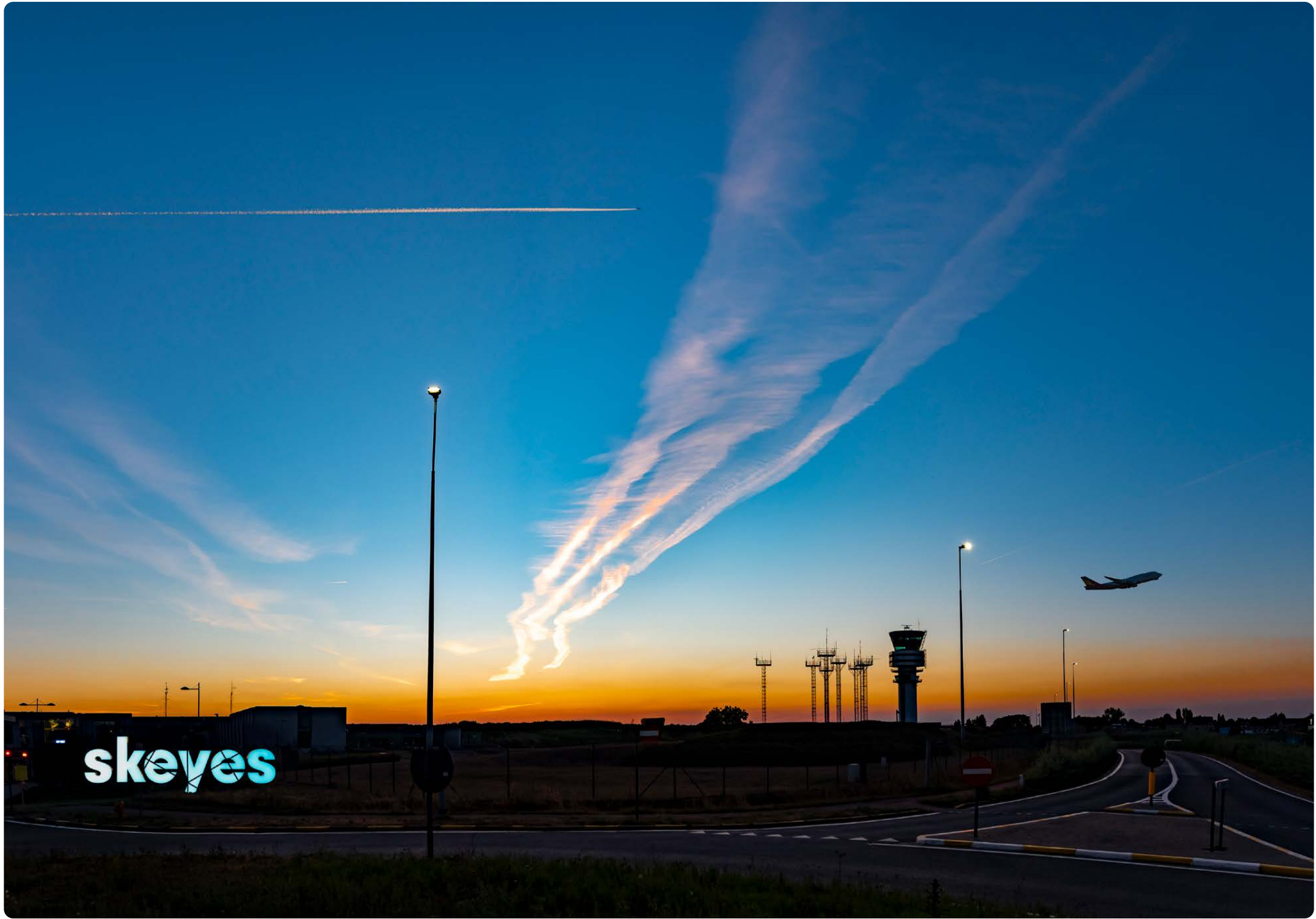
De evolutie waaraan de luchtvaartsector onderhevig is, doet ook nieuwe behoeften ontstaan voor onze klanten en gebruikers.

Om precies te weten te komen welke dat zijn, hield skeyes in 2023 een grote tevredenheidsenquête onder zijn gebruikers.

Het werkt ook aan een stabiele, continue en zorgvuldige oplossing, zowel uit het oogpunt van de data en informatie die worden verzameld bij de gebruikers als bij het implementeren van een constante bidirectionele communicatie.

Daarom lanceerde skeyes in 2023 zijn *Customer Portal-platform*. Zo kunnen onze klanten via dat platform alle informatie terugvinden over de dienstverlening van skeyes, activiteiten en updates over strategische projecten.





skeyes

Jaarverslag 2023

Corporate governance

38

Beheerverslag

42

Geconsolideerd jaarverslag

62

Verslag van het College van commissarissen

66

Jaarrekening

72

Samenvatting van de evaluatieregels

78

Toelichtingen bij de jaarrekening

80

Corporate governance

Het bestuursmodel van skeyes

Als autonoom overheidsbedrijf is skeyes onderworpen aan de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. De bepalingen van het Wetboek van Vennootschappen en Verenigingen zijn enkel toepasselijk in de gevallen waarin de wet van 21 maart 1991 er uitdrukkelijk naar verwijst.

Het bestuursmodel van skeyes wordt gekenmerkt door:

- Een Raad van bestuur;
- De oprichting in de schoot van de Raad van bestuur van een Auditcomité, een Strategisch Comité en een Bezoldigingscomité;
- Een Directiecomité bestaande uit de Gedelegeerd bestuurder en de leden van het Directiecomité.

Daarenboven zijn er ook nog de controleorganen zoals het College van Commissarissen en de Regeringscommissaris.



De Raad van bestuur

Samenstelling

De voorschriften die de samenstelling van de Raad van bestuur en de benoeming van de leden ervan regelen zijn vastgelegd in de wet van 21 maart 1991. Ten minste één derde van de leden behoren tot het andere geslacht en er zijn evenveel Franstalige als Nederlandstalige leden.

De Raad van bestuur is samengesteld uit tien leden, de Gedelegeerd bestuurder en de Voorzitter inbegrepen. Het KB van 23 december 2021 tot benoeming van de Voorzitter en de leden van de raad van bestuur van skeyes, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 17 januari 2022, stelt de Raad van bestuur samen.

De bestuurders werden benoemd voor een termijn van zes jaar met ingang van 17 januari 2022.

Op 31 december 2023 was de Raad van bestuur samengesteld als volgt:

Naam bestuurder	Functie
Laurent Vrijdaghs	Voorzitter
Johan Decuyper	Gedelegeerd bestuurder
Julie Ludmer	Bestuurder
Liesbeth Van der Auwera	Bestuurder
Fons Borginon*	Bestuurder
Kurt Van Raemdonck	Bestuurder
Renaud Lorand	Bestuurder
Luc Laveyne	Bestuurder
Sandra Stainier	Bestuurder
Jean Leblon	Bestuurder

* De heer Fons Borginon werd met ingang van 22 april 2022 (KB van 23 maart 2022) benoemd als bestuurder ter vervanging van mevrouw Elisabeth Matthys.

Bevoegdheden en werking

De Raad van bestuur is bevoegd om alle handelingen te verrichten die nodig of nuttig zijn ter verwezenlijking van het maatschappelijk doel van het overheidsbedrijf en houdt toezicht op het beleid van het Directiecomité. De Raad van bestuur kan sommige van zijn bevoegdheden delegeren aan het Directiecomité.

De Raad heeft een intern reglement aangenomen dat uiteenzet volgens welke regels en principes de Raad werkt.

De Raad vergadert op regelmatige basis en minstens achtmaal per jaar. Er kunnen bijkomende vergaderingen worden bijeengeroepen telkens als het belang van de onderneming het vereist, of telkens als twee bestuurders erom verzoeken.

De Raad wordt bijeengeroepen door de Voorzitter. Aan het eind van het kalenderjaar wordt het vergaderschema voor het volgende kalenderjaar vastgesteld. De agenda van elke vergadering wordt door de Voorzitter vastgesteld en omvat punten ter beslissing en punten ter informatie.

De Raad van bestuur kan slechts geldig beraadslagen of beslissen wanneer minstens de helft van zijn leden aanwezig of vertegenwoordigd zijn op de vergadering.

Alle beslissingen worden in principe bij gewone meerderheid van de aanwezige of vertegenwoordigde bestuurders genomen. Met betrekking tot een aantal specifieke materies opgenomen in de wet van 21 maart 1991 is een tweederdemeerderheid vereist zoals bv. voor de goedkeuring van het beheerscontract. De beslissingen kunnen voorbereid worden binnen de gespecialiseerde Comités die in de schoot van de Raad van bestuur werden opgericht.

In 2023 kwam de Raad van bestuur elf keer samen. De individuele deelnames worden vermeld in het bezoldigingsverslag.

De Comités opgericht door de Raad van bestuur

De Raad van bestuur heeft drie Comités opgericht die hem moeten bijstaan en adviseren in specifieke domeinen: een Auditcomité, een Strategisch Comité en een Bezoldigingscomité. De samenstelling en bevoegdheden van deze Comités werden goedgekeurd tijdens de vergadering van de Raad van bestuur van 10 februari 2022. Bij de samenstelling van de drie Comités werd de taalpariteit nageleefd.



Het Auditcomité

Het bestaan van dit Comité is wettelijk vastgelegd in artikel 173 §4 van de wet van 21 maart 1991.

Samenstelling

Op 31 december 2023 was het Auditcomité samengesteld als volgt:

- de heer Luc Laveyne, Voorzitter,
- mevrouw Sandra Stainier, mevrouw Liesbeth Van der Auwera en de heer Renaud Lorand.

De Regeringscommissaris en de Voorzitter van de Raad van bestuur worden uitgenodigd en hebben raadgevende stem. In de praktijk wordt de Gedelegeerd bestuurder eveneens uitgenodigd.

Bevoegdheden en werking

Het Auditcomité staat de Raad van bestuur bij in het nazicht van de rekeningen, de begrotingscontrole en elke andere aangelegenheid van interne controle.

De specifieke opdracht van dit Comité bestaat erin om de zesmaandelijks en jaarlijkse financiële balansen, het vijfjarenplan en de belangrijke investeringsdossiers te controleren. Het Comité bereidt deze dossiers voor ter goedkeuring van de Raad van bestuur en verifieert of het interne controlesysteem binnen de organisatie naar behoren is uitgewerkt.

Sinds 1 januari 2015 werd een functie van onafhankelijk intern auditor ingevuld. Die functie verschaft het Auditcomité een objectieve verzekering tegen de bestaande risico's en de interne controle over die risico's. Ze formuleert tevens aanbevelingen aan het management ter verbetering van het systeem van interne controles. Daartoe wordt een jaarlijks auditplan opgesteld op basis van een inventaris van de mogelijke onderwerpen (de *audit universe* of de afbakening van de auditgrondslag), van een risicoanalyse en van een audithorizon op langere termijn (3 jaar). Dat plan wordt ter goedkeuring van het Auditcomité voorgelegd. Tijdens zijn vergaderingen ziet het Auditcomité toe op de uitvoering van het vooropgestelde auditprogramma en de daaruit voortvloeiende resultaten.

De Voorzitter van het Auditcomité brengt verslag uit van zijn vergaderingen aan de Raad van bestuur.

Het Auditcomité kwam in 2023 elf keer samen.



Het Strategisch Comité

Het Strategisch Comité werd opgericht door de Raad van bestuur in uitvoering van de bevoegdheden hem toegekend door artikel 17 §4 van de wet van 21 maart 1991.

Samenstelling

Het Strategisch Comité is op 31 december 2023 samengesteld uit zes leden van de Raad van bestuur:

- De heer Laurent Vrijdaghs, Voorzitter,
- Mevrouw Sandra Stainier, de heren Johan Decuyper, Luc Laveyne, Kurt Van Raemdonck en Jean Leblon.

De Regeringscommissaris wordt eveneens uitgenodigd op de vergaderingen.

Bevoegdheden en werking

Het Strategisch Comité staat de Raad van bestuur bij in de bepaling van de strategie van het bedrijf. Het brengt onder meer advies uit over de grote strategische oriëntaties en over de internationale ontwikkeling van het bedrijf.

Het Strategisch Comité vergadert op uitnodiging van zijn Voorzitter, die eveneens de dagorde vaststelt.

Het Strategisch comité kwam in 2023 drie keer samen.

Het Bezoldigingscomité

Het bestaan van dit comité is wettelijk vastgelegd in artikel 17 §4 van de wet van 21 maart 1991.

Samenstelling

Het Bezoldigingscomité is op 31 december 2023 samengesteld uit vier bestuurders aangeduid door de Raad van bestuur:

- Mevrouw Liesbeth Van der Auwera, Voorzitter,
- Mevrouw Julie Ludmer en de heer Jean Leblon,
- De heer Fons Borginon.

Bevoegdheden en werking

Het Bezoldigingscomité doet aanbevelingen aan de Raad van bestuur voor de beslissingen betreffende de rechtstreekse of onrechtstreekse geldelijke voordelen toegekend aan de leden van de beheersorganen.

Jaarlijks stelt het Bezoldigingscomité een verslag betreffende de bezoldigingen van de leden van de Raad van bestuur en het Directiecomité op dat in het beheersverslag wordt gevoegd. Het bezoldigingsverslag 2023 werd opgenomen op pagina 59.

Het Bezoldigingscomité vergadert op uitnodiging van zijn Voorzitter die bovendien de dagorde vaststelt. In 2023 is het Bezoldigingscomité drie keer samengekomen.

De Gedelegeerd bestuurder en het Directiecomité

De Gedelegeerd bestuurder

Met het koninklijk besluit van 23 december 2021 werd de heer Johan Decuyper, met ingang van 17 januari 2022, herbenoemd tot Gedelegeerd bestuurder van skeyes voor een termijn van zes jaar.

Het Directiecomité

De Gedelegeerd bestuurder en de leden van het Directiecomité vormen het Directiecomité. Het Directiecomité wordt voorgezeten door de Gedelegeerd bestuurder (art. 20 van de wet van 21 maart 1991). Het Directiecomité bestaat uit evenveel Nederlands- als Franstalige leden.

De voorschriften die de benoeming van de Gedelegeerd bestuurder en de overige leden van het Directiecomité regelen zijn vastgelegd in de wet van 21 maart 1991.

Samenstelling

Op voordracht van de Gedelegeerd bestuurder en na het advies van het Bezoldigingscomité te hebben ingewonnen heeft de Raad van bestuur de leden van het Directiecomité, met uitzondering van de Gedelegeerd bestuurder, benoemd voor een termijn van zes jaar.

Het Directiecomité was in 2023, naast de Gedelegeerd bestuurder, samengesteld als volgt:

- Mevrouw Peggy Devestel, Chief Operations Officer
- De heer Geoffray Robert, Chief Strategy Officer
- De heer Christophe Wiel, Chief Information Officer
- De heer Thierry Genard, Chief Compliance Officer
- De heer Eric Philippart, Chief Finance Officer (vanaf 15 juli 2023)*

* De heer Bernard De Groote vervulde voorafgaand de functie van Chief Finance Officer a.i.

Bevoegdheden en werking

Het Directiecomité is belast met het dagelijks beheer en de vertegenwoordiging inzake dit beheer, alsook met de uitvoering van de beslissingen van de Raad van bestuur. Het Directiecomité vertegenwoordigt het bedrijf bij de onderhandelingen over het beheerscontract. De leden van het Directiecomité vormen een college voorgezeten door de Gedelegeerd bestuurder. De beslissingen worden in principe bij consensus genomen.

In 2023 heeft het Directiecomité 43 maal vergaderd.

Het College van Commissarissen

De controle van de financiële situatie, van de jaarrekeningen en van de regelmatigheid, ten opzichte van de wet, van de verrichtingen opgenomen in de jaarrekening, wordt bij skeyes, zoals in elk autonoom overheidsbedrijf, toevertrouwd aan een College van Commissarissen.

Het College van Commissarissen is samengesteld uit twee bedrijfsrevisoren en twee leden van het Rekenhof.

Het College stelt jaarlijks een schriftelijk en uitvoerig verslag op, dat wordt voorgelegd aan de Raad van bestuur en aan de Voogdijminister van skeyes.

Het College van Commissarissen is op 31 december 2023 samengesteld uit:

- Callens, Vandelanotte & Theunissen, vertegenwoordigd door de heer Jan Van Brabant;
- Mazars Bedrijfsrevisoren, vertegenwoordigd door de heer Romuald Bilem;
- De heer Philippe Roland, Eerste Voorzitter van het Rekenhof;
- Mevrouw Hilde François, Voorzitter van het Rekenhof.

De Regeringscommissaris

Als autonoom overheidsbedrijf valt skeyes onder de controlebevoegdheid van de Minister onder wie het ressorteert, *in casu* de Minister van Mobiliteit. Deze controle wordt uitgeoefend door de Regeringscommissaris die waakt over de naleving van de wet en het beheerscontract. De Regeringscommissaris brengt verslag uit bij de Minister.

Mevrouw Tanja Bruynseels werd met het koninklijk besluit van 25 november 2020 met ingang van 3 december 2020 benoemd tot Regeringscommissaris bij skeyes.



Beheersverslag

Hieronder vindt u het verslag over de toestand en de resultaten van het autonoom overheidsbedrijf skeyes, met maatschappelijke zetel in 1000 Brussel, de Meeûssquare 35, voor het boekjaar 2022, overeenkomstig de wettelijke bepalingen.

Het werd opgesteld in toepassing van artikel 27 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van bepaalde economische overheidsbedrijven.

Belangrijkste activiteiten van het bedrijf in 2023

Drie jaar na het uitbreken van de wereldwijde gezondheids-crisis en de historische impact ervan op de luchtvaartsector, herstelde het luchtverkeer zich in 2023 geleidelijk, ondanks een verre van bemoedigende internationale context. Het voortdurende conflict tussen Rusland en Oekraïne en het uitbreken van een nieuw conflict in de Gazastrook, aan de poorten van Europa, treffen de individuele mobiliteit en de luchtverkeersstromen op het Europees continent.

Hoewel de energiecrisis in de nasleep van de oorlog in Oekraïne een rem zette op het herstel van luchtverkeer in 2022, doofde ze vanaf het begin van 2023 snel uit, wat aanleiding gaf tot een heropleving van het verkeer en de mogelijkheid om opnieuw de volumes van 2019 te bereiken. Tegelijkertijd daalde de prijs van de kerosine in Europa met gemiddeld 20% ten opzichte van 2022. Het terug naar normaal-verhaal van de energieprijzen had echter geen betrekking op de prijzen van tal van basisbehoeften. De inflatie woog uiteraard op het gezinsbudget dat besteed wordt aan verplaatsingen en vlieguren.

Die context heeft ertoe bijgedragen dat de verkeersniveaus in de zone van de *European Civil Aviation Conference* (ECAC) onder die van 2019 gebleven zijn, d.w.z. op 92% van het pre-coronaverkeer, zonder evenwel de opwaartse trend te keren. De 10,2 miljoen vluchten die de zone in 2023 doorkruisten, waren immers goed voor een stijging met

10%, in vergelijking met de 9,3 miljoen vluchten in 2022.

De opmars van het verkeer in het luchtruim dat onder het beheer van skeyes valt, verliep niet even uitgesproken. De toename met 5,26% ten opzichte van 2022 stuwt het verkeersvolume naar 88% van datgene van vóór de crisis. skeyes controleerde 959.791 vluchten in 2023, vergeleken met de 911.802 vluchten in 2022, waarbij de symbolische drempel van een miljoen vluchten opnieuw in zicht komt vanaf 2024.

Het CANAC 2-verkeersleidingscentrum — dat overvliegen-de vliegtuigen boven het Belgisch-Luxemburgse luchtruim tot een hoogte van 24.500 voet en naderende vliegtuigen controleert - nam in 2023 556.728 vluchten voor zijn rekening, 8,54 % meer dan in 2022, maar nog altijd 12,58% minder dan in 2019.

Wat de luchthavens betreft, onderscheiden Brussels Airport en Brussels South Charleroi Airport zich van de andere. Zij zijn de enige die een positieve verkeerstrend vertonen ten opzichte van het voorgaande jaar. Brussels Airport registreerde 192.267 vluchten, goed voor een stijging met 7,45% ten opzichte van 2022, wat de kloof met de situatie van vóór de crisis tot 18% herleidt.

Brussels South Charleroi Airport gaat sinds 2022 voort op zijn elan. Het is de enige luchthaven die erin slaagt zijn verkeerscijfers van vóór de crisis te overschrijden, en dat met meer dan 7% - zelfs 10% - als enkel de commerciële luchtvaart (IFR-vluchten) in aanmerking wordt genomen. De VFR-vluchten, die er goed zijn voor ongeveer 30% van het verkeer, gingen er minder spectaculair op vooruit (+1,40% ten opzichte van 2019). De 87.905 vluchten van al het verkeer samen genereerden een stijging met 5,29% ten opzichte van 2022. Gezien de economische context is het niet verwonderlijk dat het verkeer van de lowcost-maatschappijen de cijfers opwaarts stuwt. De belangrijkste en veruit de eerste in Europa op het vlak van het aantal vluchten – Ryanair - zag zijn verkeer in de ECAC-zone met 21% toenemen, in vergelijking met het pre-coronatijdsperk, en met 11% ten opzichte van 2022.

Op de andere luchthavens nam het verkeer af in vergelijking met het voorgaande jaar. In Antwerpen en Oostende,

waar het verkeer bestaat uit meer dan 60% VFR-vluchten (scholing, recreatieluchtvaart, enz.), is de daling van het aantal vluchten bijna identiek en bedraagt ze 11%, met respectievelijk 36.153 en 22.598 vluchten. Precies die VFR-vluchten zijn verantwoordelijk voor die negatieve evolutie in 2023. Ze namen immers met meer dan 15% af in Antwerpen, met 17% in Oostende, waar het laagste cijfer in 5 jaar is bereikt. Daar noteren we een mindere vraag van het *Ostend Air College*. Beperken we ons tot de IFR-vluchten, dan daalt hun aantal, in vergelijking met 2022, met 2% in Antwerpen en met nauwelijks 1% in Oostende, waar het commerciële luchtverkeer zich handhaaft op een peil van +7% boven dat van 2019.

In Kortrijk, waar het aandeel van het VFR-verkeer nog belangrijker is (+80%), is de totale daling met 4,5 % toe te schrijven aan zowel het VFR- als het IFR-verkeer. De luchthaven telde in 2023 in totaal 28.316 vluchten.

Er moet worden benadrukt dat de luchthavens van Antwerpen, en vooral Kortrijk, profiteren van de steile opmars van de businessluchtvaart en vluchten met privéjets. Het verkeer in Antwerpen lag zo nog altijd licht hoger dan in 2019 (+1%) en de IFR-vluchten in Kortrijk, voornamelijk met privéjets, stegen met 57% ten opzichte van vóór de crisis.



Die groei, die wijdverspreid is in West-Europa, werd op de luchthaven van Kortrijk mede in de hand gewerkt door investeringen in infrastructuur.

Liege Airport, tot slot, waarvan het verkeer hoofdzakelijk op vrachtvervoer is gericht, had in 2023 verder te lijden onder de dalende vraag naar goederentransport. Tijdens de gezondheidscrisis kreeg die vraag nog een boost door de in- en uitvoer van medisch materiaal en vaccins. Zo zag Liege Airport zijn verkeer, 35.824 vluchten, teruglopen met 12,6% ten opzichte van 2022 en met 17,6% ten opzichte van 2019. De gevolgen van de beslissing van FedEx in april 2022 om een deel van haar activiteiten van Luik naar Parijs te verplaatsen, wogen nog altijd op het verkeer op de Waalse luchthaven in 2023, evenals de economische vertraging in de nasleep van de energiecrisis en de inflatie. Bovendien daalde het aandeel van het vrachtvervoer in het totale verkeer van de luchthaven in 2023 verder tot 65%, ver van de piek van 88% die in 2020 werd bereikt in volle gezondheidscrisis.

Die dalende vraag naar goederentransport komt evenredig tot uiting in de vraag naar verkeer, vermits Liege Airport in 2023 met nauwelijks meer dan 1 miljoen ton vracht een daling met 12% optekende.

De drie belangrijkste luchthavens voor goederentransport — Liege Airport, Brussels Airport en Ostend Airport — telden in totaal 1,74 miljoen ton goederen in 2023. In vergelijking met 2022 liep het cijfer met 12% terug; nemen we het jaar 2019 als maatstaf, stellen we vast dat het met 16% steeg. Die tendens wijst nog altijd op een voortzetting van de groei op de langere termijn ondanks een vertraging als gevolg van de economische conjunctuur. Na Luik verwerkte Brussels Airport 700.846 ton (-10% ten opzichte van 2022 en + 5% ten opzichte van 2019). Oostende sluit het rijtje 33.051 ton (-35% ten opzichte van 2022, maar +33% ten opzichte van 2019).

De wereldwijde crisis heeft een ongekende impact op het passagiersverkeer gehad. Het reisverkeer herstelde echter zeer snel en vanaf 2022 verdrievoudigde het aantal passagiers al ten opzichte van de uitzonderlijke situatie van 2020. De groei zet zich nu voort in een minder strak, maar tastbaar tempo. Zo reisden in 2023 bijna 32 miljoen passagiers via de Belgische luchthavens. Hoewel de passagiersaantallen met 9% onder de 35 miljoen bleven, die vóór de crisis in 2019 werden vervoerd, nam hun aantal nog met 13% toe ten opzichte van 2022.

Brussels South Charleroi Airport verwelkomde, met 8,7 miljoen reizigers, 6% meer passagiers dan vóór de crisis

en ging er met 5% op vooruit ten opzichte van 2022. In tegenstelling tot het jaar daarvoor (2022) was Charleroi niet meer de enige luchthaven met een hoger aantal geregistreerde passagiers dan in 2019. Dat gold ook voor Liege Airport, die in 2023 weliswaar minder vracht afhandelde, maar 3% meer passagiers verwelkomde dan in 2019 en 5% meer dan in 2022.

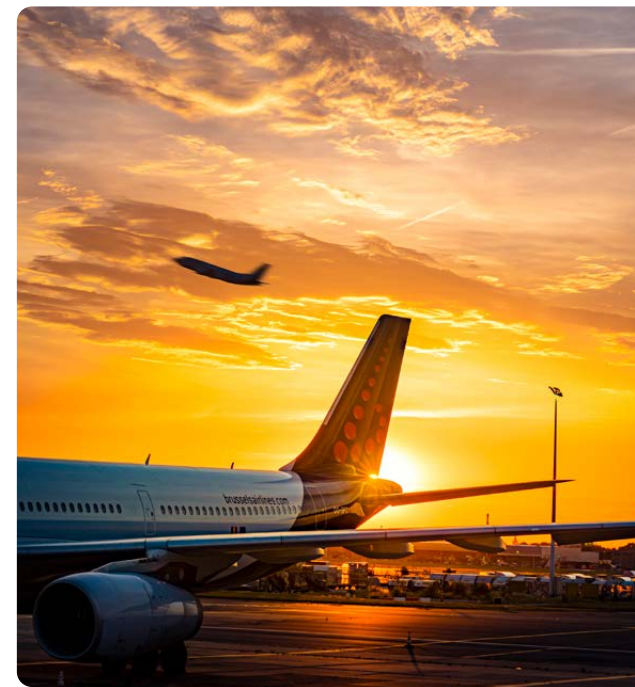
De andere luchthavens vertonen een uitgesproken groei van het aantal passagiers ten opzichte van 2022, met name Brussels Airport, die in 2023 22 miljoen passagiers ontving, 17% meer dan het voorgaande jaar, maar nog altijd 16% minder dan vóór de crisis. Oostende en Antwerpen groeiden met respectievelijk 4% en 8%, maar blijven nog altijd ongeveer 15% verwijderd van hun passagiersaantallen in 2019. Aan de andere kant van het spectrum liep het aantal reizigers in Kortrijk, waarvan het verkeer specifiek is en gericht op de businessluchtvaart, met 10% terug ten opzichte van 2022, maar boekte het 12% winst ten opzichte van 2019.

Op Brussels Airport bleef het kwantitatieve gebruik van de start- en landingsbanen vergelijkbaar met dat van 2022: 54% van de vluchten gebruikte baan 25R. De noordoostenwinden die in de maanden april tot juni overheersend waren, hebben ervoor gezorgd dat het verkeer gedeeltelijk verplaatst werd naar de banen 01 en 07. In mei werd baan 25R minder gebruikt met 35 % van het totale verkeer op de luchthaven. Die overheersende winden in het voorjaar van 2023 droegen er ook toe bij dat de start- en landingsbanen in gebruik op de luchthavens van Charleroi en Kortrijk (baan 06 in plaats van 24), Luik (baan 04R in plaats van 22L), Oostende (baan 08 in plaats van 26) en Antwerpen (baan 11 in plaats van 29) wijzigden.

Het toenemende luchtverkeer in 2023 (ten opzichte van het jaar voordien) in het luchtruim dat door skeyes beheerd wordt, komt ook tot uiting in het aantal *service units* dat wordt gefactureerd voor overvliegend verkeer ('en route' en nadering) en voor het verkeer op de luchthavens. De verschillen met de cijfers inzake verkeersrevolutie kunnen min of meer uitgesproken zijn, want de *service units* houden onder meer rekening met het gewicht van de toestellen en de afgelegde afstand in het luchtruim. De vliegtuigtipes en verkeersstromen zullen dus invloed hebben op de cijfers van de *service units*.

Voor de 'en route' namen de *service units* met bijna 16% toe ten opzichte van 2022, maar liggen ze nog steeds 7% onder die van 2019.

Op Brussels Airport stegen de *service units* met 8% ten opzichte van het afgelopen jaar, maar blijven ze nog altijd 13%



achter in vergelijking met de periode vóór de pandemie. De groei van de luchthaven van Charleroi werd getrouw weerspiegeld in de *service units*, goed voor een stijging met +9 % ten opzichte van 2022. Ze komt nog sterker tot uiting ten opzichte van 2019, met +13%. Op Liege Airport, die zijn activiteit zag afnemen in vergelijking met 2022, werden 8% minder *service units* opgetekend; hun aantal steeg nog wel licht met 0,3% ten opzichte van 2019. In Oostende evolueerde het aantal *service units* neerwaarts: -8% ten opzichte van 2022 en -11% ten opzichte van 2019. In Antwerpen was er een stijging met 7% ten opzichte van vorig jaar, maar nog altijd een daling met 36% ten opzichte van 2019.

De groei inzake *service units* is sterker dan die van het verkeer voor de 'en route' en voor alle Belgische luchthavens. Het verschil met de niveaus van vóór de crisis is ook voor de *service units* subtieler dan voor het aantal vluchten. Dat bevestigt een tendens die zich al enkele jaren lijkt af te tekenen: luchtvaartmaatschappijen zetten grotere toestellen van de nieuwe generatie in en optimaliseren hun bezettingsgraad, zowel wat passagiers als vracht betreft, waardoor het gewicht en bijgevolg het aantal diensteneheden toenemen.

1. Prestatiedoelstellingen voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim

Bij de wetgeving inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim zijn prestatiedoelstellingen ingevoerd op vier gebieden: veiligheid, capaciteit, milieu en kostenefficiëntie. Deze doelstellingen moeten worden gehaald door de lidstaten en de verleners van luchtvaartnavigatiediensten in de FAB's (Functional Airspace Block). De leden van het FABEC (Functional Airspace Block Europe Central - België, Luxemburg, Duitsland, Frankrijk, Nederland en Zwitserland) en skeyes hebben bijgedragen aan de gemeenschappelijke doelstellingen die zijn vastgelegd in de prestatieplannen voor de eerste twee referentieperiodes van respectievelijk 2012 tot en met 2014 en van 2015 tot en met 2019. Alle prestaties van skeyes ten opzichte van de doelstellingen voor deze eerste twee referentieperiodes worden gedetailleerd beschreven in de desbetreffende uitgaven van het jaarverslag van skeyes en in dit beheersverslag van de Raad van bestuur.

Het prestatieplan voor de derde referentieperiode (2020-2024) werd in oktober 2019 door het FABEC ingediend bij de Europese Commissie. Na aanleiding van de impact van de gezondheidscrisis op het luchtverkeer heeft de Europese Commissie uitzonderlijke maatregelen genomen met betrekking tot de prestatieplannen. Deze maatregelen omvatten onder meer een herziening van de EU-doelstellingen en de verplichting voor de lidstaten om nieuwe prestatieplannen in te dienen.

In het verlengde van die uitzonderlijke maatregelen hebben de FABEC-Staten in oktober 2021 een nieuw ontwerp van prestatieplan ingediend bij de Europese Commissie.

Na evaluatie besliste de Europese Commissie in april 2022 het FABEC-prestatieplan niet goed te keuren. Na deze beslissing hebben de individuele FABEC-Staten met uitzondering van België en Luxemburg in juli 2022 een herziene versie van het prestatieplan ingediend.

In oktober 2022 besliste de Commissie het Belgisch-Luxemburgse deel van het FABEC-prestatieplan verder te bestuderen.

De corrigerende maatregelen die door de Commissie werden voorgesteld (op basis van het onderzoek dat begin 2023 werd gevoerd), werden op 21 maart 2023 echter door het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim afgekeurd.

Eind 2023 diende skeyes een nieuwe versie van het prestatieplan in met bijkomende corrigerende maatregelen. Het

plan werd op 13 december 2023 door de Europese Commissie goedgekeurd.

2. Veiligheid: een podiumwaardige prestatie

De veiligheid van het luchtverkeer is de bestaansreden van skeyes. Dat is de ultieme doelstelling in het teken waarvan alle handelingen van zijn medewerkers, zij het operationele, technische of administratieve, staan. In 2023 benaderden de volumes inzake luchtverkeer die van wat ze waren vóór de crisis. Dat drukker verkeer, in combinatie met wijzigingen in de luchtverkeersstromen en een toenemend gebruik van militaire trainingszones – als antwoord op de spanningen aan de Europese grenzen – heeft de complexiteit van het luchtruim dat onder het beheer van skeyes valt, vergroot. Die bijkomende moeilijkheden wierpen allerm minst een smet op de prestaties van het overheidsbedrijf inzake veiligheid.

Met slechts twee incidenten van categorie B en geen enkel van categorie A zet skeyes immers nog maar eens een veiligheidsprestatie van hoog niveau neer, de derde beste uit zijn geschiedenis.

Het resultaat komt net onder dat van 2022 (met 1 enkel incident van categorie B) en dat van 2016; toen werd een absoluut record gevestigd, vermits zich geen enkel veiligheidsincident voordeed in die significante categorieën.

Hoewel er in de wetgeving over het gemeenschappelijk Europees luchtruim niet voorzien is een prestatie-indicator voor incidenten, heeft skeyes een interne prestatie-indicator gedefinieerd: maximaal 1 incident van categorie

A of B per 100.000 bewegingen. Die indicator werd ruim behaald in 2023, vermits er nauwelijks 2 incidenten van categorie B per miljoen bewegingen werden geteld.

Veiligheid is de topprioriteit van skeyes en de basis van zijn bedrijfscultuur. Zij wordt voortdurend geanalyseerd en verbeterd via permanente monitoring en een strenge en geformaliseerde analyse van veiligheidsgerelateerde voorvallen en incidenten (Safety Related Occurrences of SRO's), alsook door het promoten van de systematische melding van elk voorval.

Het aantal door de luchtverkeersleiders gemelde SRO's voor het jaar 2023 bedraagt 1.755, goed voor een lichte toename met 1,6% van de door de operationele teams gemelde voorvallen. Er werden in 2023 ook 247 meldingen ontvangen van luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, andere verleners van luchtvaartnavigatiediensten en het DGLV, waarmee de trend van stijgende aantallen meldingen wordt voortgezet. Het communiceren van die externe meldingen, die zeer nuttig zijn voor de analyse van de voorvallen, werd gestimuleerd door het nauwer uitwisselen van informatie tussen skeyes, de luchtvaartmaatschappijen, vliegclubs en -scholen. Tien jaar geleden werden half zoveel voorvallemeldingen van externe partijen ontvangen.

Vermits het aantal gemelde voorvallen evenredig is met het verkeersvolume, is het aantal voorvallemeldingen per 100.000 bewegingen uiteraard een nauwkeuriger criterium om de vooruitgang van het melden van de SRO's te beoordelen. Dat percentage liep met 9% terug ten opzichte van 2022, ondanks het met 5% toegenomen verkeer. Maar, het aantal meldingen in functie van het verkeer is de afgelopen jaren relatief stabiel gebleven. Dat kan worden verklaard door het



feit dat het melden van voorvallen/incidenten een hoge mate van maturiteit bereikt heeft en dat de veiligheidscultuur goed verankerd is in de operationele diensten van skeyes.

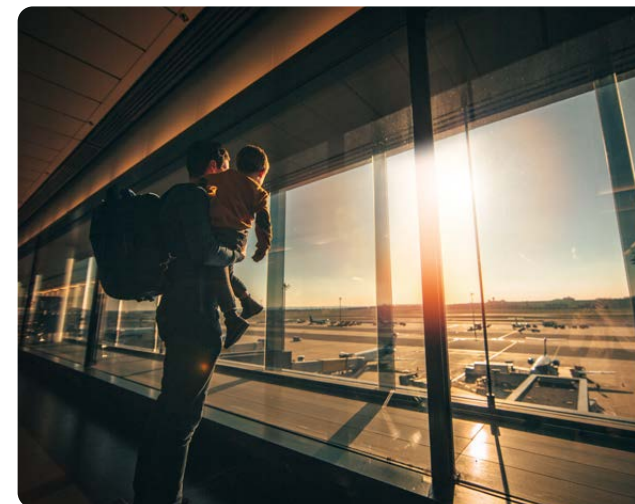
Na analyse van die voorvallemeldingen bedroeg het totale aantal SRO's voor het jaar 2023 1.646, goed voor een stijging met 4% ten opzichte van 2022. Dat betekent niet dat er sprake is van een toename van de veiligheidsgerelateerde voorvallen, maar wel dat ze almaar beter worden gemeld door de operationele teams. Die voortgang weer spiegelt die van de veiligheidscultuur in het bedrijf.

In de overgrote meerderheid van deze voorvallen draagt skeyes geen verantwoordelijkheid. De betrokkenheid van skeyes werd vastgesteld voor slechts 115 van die voorvallen, d.w.z. 7% van het totale aantal gemelde SRO's in 2023 (5,7% in 2022, 5,6% in 2021 en 6,3% in 2019 toen het verkeer dichter bij het huidige niveau aanleunde).

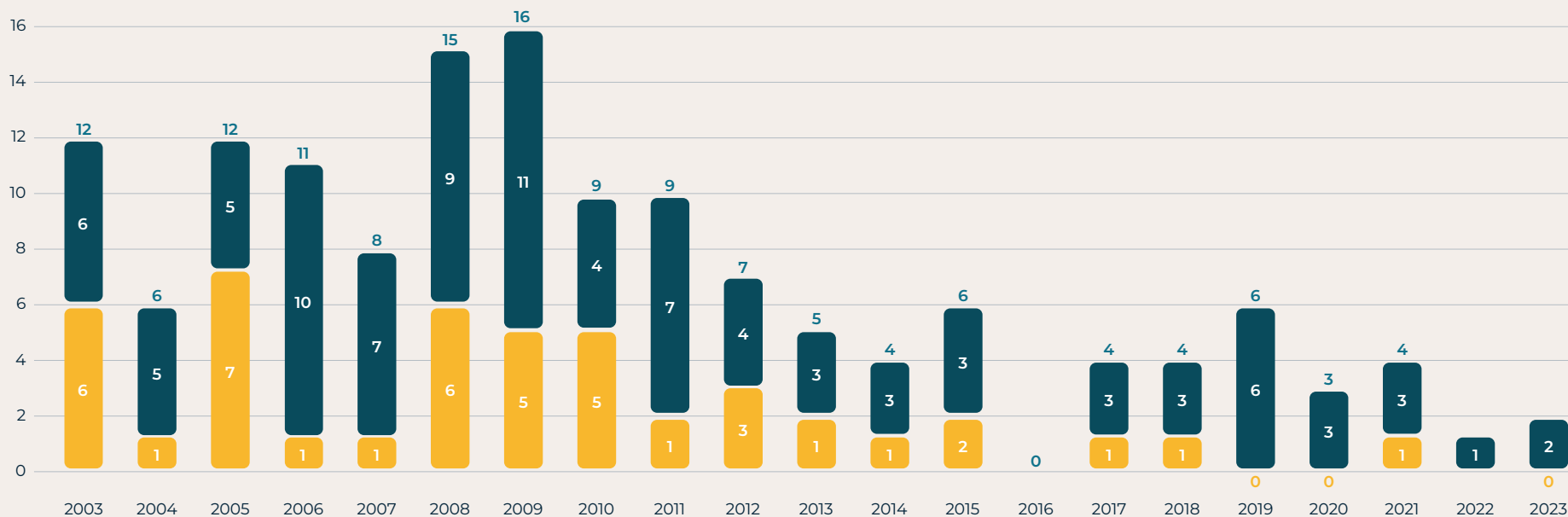
Wat de ernst van de 115 voorvallen met betrokkenheid van skeyes betreft, behoren 88 daarvan tot categorie E en wor-

den daarom geacht geen enkele impact te hebben op het veiligheidsniveau, 25 tot categorie C (significant) en 2 tot categorie B (belangrijk). In 2023 hoeft geen enkel voorval van categorie A, de hoogste ernstgraad, te worden betreurd.

Het jaar 2023 wordt bekroond met een opmerkelijke veiligheidsprestatie die het resultaat is van het dagelijkse werk van de luchtverkeersleiders en alle personeelsleden van skeyes die veiligheid als topprioriteit hebben. Meer structureel werpen het veiligheidsbeheer (Safety Management System, SMS) dat in alle operationele departementen van het bedrijf is ingevoerd, de open en alomtegenwoordige meldingscultuur en het Just Culture-concept hun vruchten af: die elementen maken het mogelijk om een maximale hoeveelheid data te verzamelen voor analyse en de veiligheid op een proactieve, reactieve, systematische en geformaliseerde manier te benaderen en bieden een reeks processen om de veiligheid voortdurend te verbeteren, te evalueren en te monitoren. Het SMS heeft nu een hoog maturiteitsniveau bereikt bij skeyes.



SRO A ■ et B ■ - 2003-2023



2.1. Maturiteit van het SMS: Europese prestatiedoelstellingen overschreden

In het FABEC-prestatieplan, dat de doelstellingen om bij te dragen tot de prestaties op Europees niveau omvat, wordt door middel van een permanente audit beoordeeld hoe efficiënt het veiligheidsbeheersysteem (*Safety Management System*, SMS) werkt. Die audit, op het niveau van de dienstverleners, bestrijkt zes domeinen zoals de veiligheidscultuur en het promoten ervan of nog het risicobeheer, die dan op hun beurt in studiedomeinen worden onderverdeeld. De EoSM-indicator - *Effectiveness of Safety Management* - ging voor skeyes gepaard met een streefcijfer voor deze derde referentieperiode (2019-2024): skeyes moest het maturiteitsniveau opkrikken in ten minste drie van die studiedomeinen. Opdracht volbracht, want in 2023 slaagde het erin het maturiteitsniveau van het SMS in liefst zes domeinen te verhogen.

skeyes heeft dus de Europese doelstelling met een jaar voorsprong gehaald. Voor 11 studiedomeinen vestigt skeyes zich op een niveau dat hoger ligt dan wat conform is.

Tegen 2024 zal skeyes meer investeren in zes studiedomeinen om verder te gaan dan wat op reglementair vlak vereist is.

2.2. Meest voorkomende types van voorvallen in 2023

In de top drie van de meest gemelde voorvallen worden twee plaatsen ingenomen door voorvallen waarin skeyes geen verantwoordelijkheid kan dragen, maar waarvoor de Europese wetgeving een meldingsplicht oplegt: de 'aanvaring' met wilde fauna prijkt met 361 voorvallen bovenaan de lijst. Op de derde plaats treffen we in 2023, met 151 meldingen, het voortijdig uitzenden van noodsignalen door *Emergency Locator Transmitters* (ELT) aan. De valse waarschuwingssignalen van deze bakens, waarmee alle vliegtuigen moeten worden uitgerust, zowel de kleine uit de algemene luchtvaart als de commerciële jets, keren terug in de lijst met meest gemelde voorvallen, na een scherpe daling in 2022.

Het aantal voorvallen waarbij piloten uit de algemene luchtvaart en van militaire of staatsvliegtuigen een luchtruim ongeoorloofd binnendringen, nestelt zich op de tweede plaats. Dit type van voorval was onderhevig aan een significante opmars tussen 2019 en 2022, vermits het aantal meldingen daarover verdubbelde (van 91 in 2019 tot 180 in 2022). Ondanks een lichte daling met 8% blijft het aantal meldingen van dat type van voorval – 165 – in 2023 zeer hoog.

De technische problemen aan toestellen die door hun piloten worden aangekaart, 144 keer, bekleden de vierde plaats in de ranglijst van 2023.

Op de vijfde plaats stellen we voor het tweede opeenvolgende jaar een toename van het aantal incidenten vast waarbij piloten met laserpennen worden verblind. Die nieuwe stijging met 9% ten opzichte van 2022 brengt het aantal van die incidenten op 104 in 2023, vergeleken met 95 in 2022 en 79 in 2019, ondanks het hogere verkeersvolume vóór de gezondheidscrisis. Dit verontrustende fenomeen is dus helemaal terug van weggeweest, na een belangrijke daling. Dit type incident bekleepte van 2010 tot 2015 immers de eerste plaats met meer dan 200 gemelde voorvallen per jaar en de daling ervan moest worden toegeschreven aan de gecoördineerde inspanningen van skeyes en de luchthaven- en gerechtelijke autoriteiten.

De afwijkingen van de ATC-klaringen en van de ATM-procedures staan respectievelijk op de zesde en de zevende plaats. Eerstgenoemde afwijkingen namen met 29% toe, met 102 voorvallen ten opzichte van 79 in 2022. De afwijkingen van ATM-procedures bleven bijna status quo met 83 voorvallen in vergelijking met 81 in 2022. Het is inderdaad een meer systematisch melden dat aan die stijging ten grondslag ligt. In 2019 telden we slechts een dertigtal voorvallen van dat type. Dankzij de voortdurende verbetering van de veiligheidscultuur worden nieuwe lokale problemen gemeld en aangepakt.

De belangrijkste opdracht van de luchtverkeersleiders van skeyes is erover te waken dat de veiligheidsafstanden tussen de luchtvaartuigen worden gehandhaafd. Het niet naleven van de minimale scheidsafstanden betreft vaak de luchtverkeersleiding rechtstreeks en kan leiden tot ernstigere incidenten (A en B). Hoewel we een toename met 34% van het aantal voorvallen waarbij die minimale scheidsafstanden niet worden nageleefd, betreuren – 51 voorvallen in 2023 tegenover 38 in 2022, werd slechts één daarvan geklasseerd als veiligheidsincident van categorie B met een impact op het algemene veiligheidsniveau. In 2019 – met een haast equivalente verkeersdichtheid – waren nog 44 voorvallen van dat type opgetekend, maar met 2 voorvallen van categorie B. Voor 2023 werd de betrokkenheid van skeyes bevestigd voor 42 van die voorvallen (hetzij 82%), voor 28 voorvallen in 2022 (74%), voor 21 voorvallen in 2021 (88%) en voor 35 in 2019 (80%). Gezien de zeer lage verkeersdichtheid vormt het jaar 2020 in dat opzicht geen relevante vergelijkende factor.

Een ander type van voorval dat rechtstreeks verband houdt met de veiligheidsprestaties van skeyes, zijn de *run-*

way incursions. In 2023 werden 44 *runway incursions* gemeld, tegenover 42 in het jaar voordien, 33 in 2021 en 26 in 2019. De meeste daarvan, die zowel voertuigen als vliegtuigen kunnen betreffen, vallen echter niet onder de verantwoordelijkheid van de luchtverkeersleiding, maar hebben plaatsgevonden als gevolg van een fout van een andere operator op de luchthaven. In 2023 nam de betrokkenheid van skeyes bij die voorvallen opnieuw af. Ze werd bevestigd voor slechts 9 van die *incursions* (d.w.z. 20% daarvan), tegenover 21% in 2022, 24% in 2021 en 27% in 2019.

Tot slot werd er 26 keer melding gemaakt van voorvallen in verband met dronevluchten in niet-toegestane zones, allemaal zonder uitzondering door piloten, voornamelijk in de CTR's van Brussels Airport en de luchthavens van Charleroi en Antwerpen.



2.3. Safety Culture Survey

Afgelopen zomer startte de *Safety Management Unit* van skeyes een enquête over de veiligheidscultuur op om inzicht te krijgen in hoe de veiligheid in het bedrijf wordt ervaren. Met de enquête richtte skeyes zich op alle personeelsleden, op alle niveaus en in alle operationele en niet-operationele functies. Bijna 25% van het personeel reageerde op de enquête waarvan de resultaten toonden dat de veiligheidscultuur over het algemeen positief is bij skeyes en dat het personeel blijk geeft van een sterke inzet voor veiligheid.

In de enquête konden een aantal domeinen geïdentificeerd worden die voor verbetering vatbaar zijn: onder meer de zichtbaarheid omtrent het belang van de veiligheid voor de diensten van skeyes, informatie over Just Culture voor de nieuwkomers en permanente communicatie op dat vlak.



2.4. skeyes bekroond door Brussels Airport

Tijdens de uitreiking van de 17^e Brussels Airport Aviation Awards op 20 februari 2024 ontving skeyes de Safety Award 2023; het werd bekroond met de volgende bewoordingen: "de constructieve samenwerking (van skeyes) garandeert een veiligheidscultuur die steeds verbetert en een aangepast risicobeheer. De bereidheid om zorgvuldig informatie, resultaten en verbetervoorstellen te delen kan worden gezien als een voorbeeldige aanpak".

2.5. Business continuity en risicobeheer

De BSA-ANS heeft voor 2022 het hoger maturiteitsniveau op het vlak van reactiecapaciteit voor noodsituaties gevalideerd, die een ordelijke en efficiënte overgang van normale naar noodoperaties en terug naar normale operaties garandeert.

Het behouden van een verhoogd maturiteitsniveau is essentieel voor skeyes en wordt verzekerd door het jaarlijks onderzoek en de jaarlijkse herhaling van de interventiecapaciteit in geval van noodsituaties. In 2023 richtte skeyes zich in het bijzonder op een succesvolle *risk-based* oefening van zijn capaciteit inzake crisisbeheer om zijn veerkracht te versterken.

2.6. Cybersecurity

De manier waarop skeyes zijn opdracht dag in dag uit uitvoert, steunt uiteraard op de competenties en expertise van zijn personeelsleden, maar ook op de vele IT-tools en -systemen die data verwerken en uitwisselen met de buitenwereld.

De integriteit van die systemen is een *conditio sine qua non* om de veiligheid van het luchtverkeer te allen tijde te kunnen garanderen.

Daarom heeft skeyes van *cybersecurity* een prioriteit gemaakt bij het beheer van zijn IT-infrastructuur.

In 2023 bleef skeyes het bewijs leveren dat het toepassen van de NIS-wetgeving (7 april 2019 — Wet tot vaststelling van een kader voor de beveiliging van netwerk- en informatiesystemen van algemeen belang voor de openbare veiligheid) een realiteit is in het bedrijf.

De laatste audit, uitgevoerd in november 2022, was een ISO-27001-certificeringsaudit, waarin skeyes zijn certificering voor zijn veiligheidsbeheersysteem bevestigd zag.

Dankzij die certificering ligt skeyes op schema om te voldoen aan de Europese Uitvoeringsverordening (EU) 2023/203 wat betreft de eisen voor het beheer van risico's op het gebied van informatiebeveiliging met mogelijke

gevolgen voor de veiligheid van de luchtvaart. Die verordening treedt begin 2026 in werking.

skeyes bereidt zich ook voor op de NIS-2-wetgeving, die in oktober 2024 in werking zal treden.

3. Stiptheid

Of het nu het en-routeverkeer of de aankomsten op de luchthavens betreft, de luchtvaartnavigatiedienstverleners kunnen invloed uitoefenen op sommige factoren die relevant zijn voor de stiptheid. Die factoren staan bekend als CRSTMP (C-Capacity, R-Routing, S-Staffing, T-Equipment, M-Airspace management, P-Special events). Andere factoren – zoals het weer – hebben ze daarentegen helemaal niet in de hand. Er wordt dus een onderscheid gemaakt tussen vertraging door alle oorzaken en vertraging door CRSTMP-oorzaken.

Als lid van het FABEC moet skeyes een becijferde individuele bijdrage leveren aan de algemene prestaties van het FABEC inzake en-routecapaciteit, zoals bepaald in het prestatieplan voor derde referentieperiode (2019-2024). De prestatie-indicator is de gemiddelde en-route-ATFM-vertraging per vlucht (voor alle oorzaken). Overigens moet skeyes ook een doelstelling verwezenlijken voor de stiptheid van de aankomende vluchten op Brussels Airport.

Algemeen beschouwd beheerde skeyes in 2023 99,5% van de vluchten stipt. Daarmee doet het 0,7% beter dan in 2022. Het FABEC beheerde in 2023 88,4% van de vluchten stipt.

3.1. En-routestiptheid: ruim bereikte doelstelling voor skeyes

De prestatie-indicator voor en-routestiptheid is de gemiddelde en-route-ATFM-vertraging per vlucht. De indicator omvat alle oorzaken van vertraging en niet alleen de oorzaken die de luchtverkeersleiding kan beheersen (CRSTMP). De doelstelling voor skeyes, die een bijdrage is aan de algemene FABEC-doelstelling, werd vastgesteld op 0,13 minuten per vlucht. In 2023 bedroeg de door skeyes genereerde en-routevertraging 0,09 minuten per vlucht voor alle oorzaken, hetzij 5,4 seconden. De doelstelling is dus ruimschoots gehaald.

Ter informatie: als enkel rekening wordt gehouden met de CRSTMP-oorzaken, was de gemiddelde ATFM-vertraging per vlucht beperkt tot 0,07 minuten of 4,2 seconden.

De zeven luchtvaartnavigatiedienstverleners in het functionele luchtruimblok van het FABEC genereerden in 2023 samen een gemiddelde en-route vertraging van 2,10 minuten

per vlucht voor alle oorzaken. De ambitieuze doelstelling die in het prestatieplan werd vastgelegd, bedraagt 0,37 minuten per vlucht. Het FABEC heeft dus zijn doel niet echt binnen handbereik. Externe oorzaken speelden evenwel een belangrijke rol want de vertraging wegens CRSTMP-oorzaken van het FABEC was beperkt tot 1,07 minuten per vlucht. De door het FABEC opgetekende vertraging moet in perspectief worden geplaatst; ze blijft licht boven het gemiddelde van de ECAC-zone (1,8 minuten per vlucht), maar het FABEC is goed voor meer dan 50% van het Europese verkeer, wat het beheer van de stiptheid bemoeilijkt.

3.2. Stiptheid op Brussels Airport

Brussels Airport is de enige Belgische luchthaven waarvoor een prestatiedoelstelling is opgenomen in het FABEC-prestatieplan voor de derde referentieperiode van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (2020-2024). Die doelstelling betreft de ATFM-vertraging bij aankomst per vlucht. Enkel de vertraging bij aankomst vormt een valabel criterium om de prestaties van de luchtverkeersleiding te meten, aangezien te veel factoren — zoals de grondafhandelings- en passagiersbeheerdiensten op de luchthaven — de stiptheid bij het vertrek van een vliegtuig beïnvloeden. Voor 2023 bestaat de doelstelling erin om een vertraging bij aankomst op Brussels Airport van 1,08 minuten per vlucht voor alle oorzaken niet te overschrijden.

Met slechts 0,43 minuten vertraging bij aankomst per vlucht — amper 26 seconden — bereikt skeyes zijn doel en draagt het positief bij aan de aantrekkelijkheid van de nationale luchthaven.

Externe oorzaken — zoals de weersomstandigheden — zijn doorslaggevend bij het beheer van de vertragingen op een luchthaven. Sluit je die oorzaken uit, goed voor 92% van de oorzaken van vertraging bij de aankomende vluchten in 2023, dan bedroeg de vertraging voor CRSTMP-oorzaken slechts 0,04 minuten per aankomende vlucht, of 2,4 seconden. 44% van die externe oorzaken van vertraging was te wijten aan het weer, 46% aan de geplande onderhoudswerken van het ILS ten gevolge van de vernieuwing van het oppervlak van baan 25L/07R.

4. Milieu-impact terugdringen

Het terugdringen van de milieu-impact van de luchtvaart is een van de doelstellingen van de Europese wetgeving inzake het gemeenschappelijk luchtruim. Het FABEC-prestatieplan voorziet dus in een prestatie-indicator die bestaat uit het meten van de horizontale efficiëntie van de en-routevluchten (KEA — *Key Performance Environment*



Indicator based on Actual trajectory). Deze indicator is gebaseerd op een berekeningsmethode om het werkelijke traject dat wordt gevolgd door een vliegtuig, het geplande traject in het vliegplan en de kortste route die wordt aangereikt door de *Network Manager* te vergelijken. Het resultaat is een score die overeenkomt met de horizontale inefficiëntie van de vluchten in het Belgisch-Luxemburgse luchtruim (het lagere beheerd door skeyes en het hogere beheerd door het MUAC in Maastricht).

Voor deze prestatie-indicator is de doelstelling die moet worden behaald in het luchtruim waarvoor België verantwoordelijk is, niet meer dan 3,00% horizontale inefficiëntie van de vluchten. In 2023 lag deze inefficiëntiescore licht hoger met 3,59%. Het luchtruim onder de verantwoordelijkheid van België, beheerd door skeyes (tot 24.500 voet) en MUAC (boven 24.500 voet), behaalde in 2023 96,41% efficiëntie.

Voor skeyes is de manoeuvreerruimte om de horizontale vliegefficiëntie te verbeteren beperkt vanwege de lucht-ruimstructuur die het beheert: klein, complex en beperkt tot het lagere luchtruim, wat de toepassing van het *Free Route Airspace* uitsluit.

skeyes neemt echter alle initiatieven te baat om de horizontale efficiëntie van de en-routevluchten te optimaliseren door nauwer samen te werken met de militairen en door het luchtruim intenser te delen door de toepassing van het *Flexible Use of Airspace*.

Meer in het algemeen zijn de milieuvriendelijke acties van skeyes opgenomen in zijn *Environmental Action Plan* en hebben zij betrekking op het terugdringen van het brandstofverbruik in alle vliegfasen en in het bijzonder bij het landen.

4.1. Groene landingen

CDO – ook bekend als groene landing – is een operatie waarbij het vliegtuig continu daalt, in de mate van het mogelijke met minimaal motorvermogen, afhankelijk van de vluchtkenmerken en de luchtverkeerssituatie. Die procedure helpt de geluidsoverlast, het brandstofverbruik en de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.

De CDO is een vliegtechniek die wordt gefaciliteerd door de luchtverkeersleiding, maar waarvan de toepassing al dan niet in handen van de piloot blijft.

Voor de statistieken inzake CDO werden in 2023 nieuwe criteria gedefinieerd en toegepast. Zo worden enkel de aankomende vluchten in rekening genomen die pertinent zijn voor de CDO's. Het totale aantal aankomende vluchten die pertinent zijn voor de CDO's ligt dus lager dan het totale aantal aankomende vluchten.

In 2023 steeg de ratio van het aantal aankomende vluchten met CDO op Brussels Airport met 1% ten opzichte van 2022 tot 80%.

Die lichte stijging in het toepassen van de CDO's werd ook opgemerkt op de luchthaven van Charleroi, waar 72% van de landingen in 2023 een CDO-procedure volgde, vergeleken met 71% in 2022.

Ook Liege Airport werd gekenmerkt door een relatieve stabiliteit, met 62% groene landingen, in vergelijking met de 63% uit 2022.

Gelijklopend met de groene landingen verbetert skeyes zijn procedures voortdurend en zet het projecten voort om de structuur van het Belgische luchtruim en het beheer ervan, onder meer samen met Defensie, te verbeteren. Dat gezamenlijke beheer moet een optimaal gebruik van het luchtruim voor zowel civiele als militaire doeleinden mogelijk maken.

4.2. Brandstofverbruik op de grond terugdringen

Op Brussels Airport kreeg 93,6% van de vliegtuigen in 2023 de toestemming om hun motoren in te schakelen binnen de geplande tijd (TSAT - *Target Start-up Approval Time*), goed voor een verbetering met 1,1% ten opzichte van 2022.

97,7% van de vliegtuigen op Brussels Airport verplaatste zich tussen de start- en landingsbaan en de standplaats in minder dan de vereiste gemiddelde tijd (VTT - *Variable Taxi Time*). Dat komt neer op een lichte daling met 2,1%.



4.3. Samenwerken op alle niveaus met het oog op een duurzame luchtvaart

Collaborative Environmental Management (CEM)

skeyes bedenkt ook samen met zijn partners strategieën om de milieuprestaties te verbeteren. Dit is het streefdoel van *Collaborative Environmental Management* (CEM). Het is de bedoeling de samenwerking met luchtvaartmaatschappijen en luchthavens te versterken om gezamenlijk initiatieven te nemen die de milieu-impact van de luchthavenactiviteiten verminderen.

Het CEM, dat in 2018 op Brussels Airport werd gelanceerd op basis van een samenwerking met skeyes, heeft zeer goede resultaten opgeleverd, waaronder verbeterde groene landingen (CDO), minder *low-level holding*, taxiën met één motor op de taxibanen van de luchthaven.

Performance Based Navigation

Performance Based Navigation (PBN) is de toekomst van de luchtvaartnavigatie. Zij is gebaseerd op satelliettechnologie, terwijl conventionele luchtvaartnavigatie gebaseerd is op grondbakens en -apparatuur. In combinatie met technologieën aan boord stelt de satellietnavigatie vliegtuigen in staat zeer precieze trajecten te volgen van punt tot punt (waypoints), zowel lateraal als verticaal.

Op basis van de internationale ICAO-richtlijnen en de Europese regelgeving is een nationaal PBN-implementatie en -transitieplan ontwikkeld. Dit plan bevat de strategie voor de overgang van conventionele luchtvaartnavigatie naar PBN.

Dit plan bestaat uit twee fases:

De eerste fase van het plan is het invoeren van PBN-conforme omgevingen op alle Belgische openbare luchthavens. Daartoe zullen conventionele procedures worden vervangen door RNAV1- en RNP APCH-procedures.

Vermits een vliegtuig veel brandstof verbruikt in manoeuvres op lage hoogte, brengt het optimaliseren van de naderingen snel aanzienlijke milieuvoordelen met zich mee.

In 2022 was de eerste fase van het plan aan de gang op de luchthavens van Charleroi en Luik. Op Brussels Airport en op de luchthavens van Antwerpen en Oostende werd ze in 2023 gelanceerd.

Het doel van de tweede fase is om van de Belgische luchthavens volledige PBN-omgevingen te maken. Alle conventionele procedures - tenzij ze nodig zijn voor redundantie

- zullen worden ingetrokken en het *Minimum Operating Network* (MON) zal worden opgezet. Enkel Liege Airport verkeert momenteel in dat geval.

PBN is nauwkeuriger en flexibeler dan conventionele navigatie en zal voordelen opleveren voor de veiligheid, de kostenefficiëntie en natuurlijk het milieu.

Liege Airport : volledig PBN-conform

Dankzij de werkzaamheden die de CEM-groep op de luchthaven van Luik sinds 2020 verricht heeft, waren de nieuwe RNP-naderingsprocedures — *Required Navigation Performance* — er in 2022 volledig operationeel. Zo werd de luchthaven in 2023 de eerste volledig PBN-conforme (*Performance Based Navigation*) omgeving, na het rondenvan de laatste kaap: het invoeren van RNAV-transities (*Area Navigation*) en het gebruiken van 'RNAV-transities naar ILS' als standaardnaderingsprocedure. Die procedures, gebaseerd op satellieten en punt-tot-punt-navigatie, optimaliseren de naderingsfase waarin veel brandstof wordt verbruikt.

STARGATE - Naderingsprocedures op Brussels Airport

Nog altijd binnen het luik van de RNP-naderingsprocedures – *Required Navigation Performance* – is er het STARGATE-project op Brussels Airport, waaraan skeyes deelneemt en dat medegefinancierd wordt door de Europese Unie in het kader van het Europese *Green Deal*-programma.

Een van de voordelen in vergelijking met de traditionele ILS-nadering (*Instrument Landing System*) schuilt in de grotere voorspelbaarheid, dankzij een reeks vooraf door de luchtverkeersleider gegeven *waypoints*, van het daalpad door de piloten, die daardoor het continue dalprofiel (CDO) kunnen optimaliseren.

In 2022 werd een eerste reeks tests uitgevoerd, waarbij de RNP-procedures werden gepromoot bij de luchtvaartmaatschappijen. Daaruit werden de nodige lessen getrokken en in november 2023 werd een tweede reeks tests opgestart, die momenteel geëvalueerd wordt.

Grensoverschrijdend te werk gaan om de voetafdruk te verminderen

AVENIR

In 2023 is skeyes nog altijd aanwezig in de *Air Traffic Management Environmental Transparency Working Group* die is opgericht door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) en EUROCONTROL. De werkzaamheden om kennis en ervaring te bundelen met het oog op een kleinere ecologische voetafdruk van zowel de dienstverlening als de interne werking van de luchtverkeersleidingsorganismen, hebben geleid tot de publicatie van twee verslagen, uitgegeven in januari 2023.

De resultaten van die werkzaamheden brachten de bestaande en toekomstige milieuprestatie-indicatoren, strategische en technische aanbevelingen, instrumenten en informatie in kaart, waarmee de ecologische impact van de exploitatie van de luchtverkeersleidingsorganismen kan worden gemonitord.

Er werd een nieuwe werkgroep opgericht om de ontwikkelingen in die domeinen voort te zetten: AVENIR (*Aviation Environmental Working Group*). Hij startte zijn activiteiten op in 2023 en zal zijn eindverslagen in 2025 overleggen. skeyes speelt een actieve rol in die werkgroep.

FABEC SC ENVIRONMENT

skeyes vergadert regelmatig met zijn FABEC-partners

in de permanente werkgroep FABEC Standing Committee Environment. In 2023 werd een OPS-ENV-workshop georganiseerd om een shortlist van operationele projecten te bespreken die de milieuprestaties in de FABEC-zone significant verbeteren.

HERON

skeyes is ook betrokken bij een grootschalig project met andere ANSP's, luchtvaartmaatschappijen en de industrie en dat wordt gefinancierd door het SESAR-programma van de EU: het HERON-project (Highly Efficient Green Operations). Het HERON-project streeft naar een reeks ambitieuze doelstellingen om de CO₂-uitstoot van het luchtvervoer te verminderen en om maatregelen in dat verband voor te stellen, waaronder efficiëntere vluchtoperaties, zowel in de lucht als op de grond.

In samenwerking met Brussels Airport Company en met de technische ondersteuning van EUROCONTROL en Airbus zal skeyes, als projectcoördinator, de zogenaamde ISGS-oplossing (Increased Second Glide Slope) op Brussels Airport valideren. In een volledig operationele omgeving zullen naderingen met een verhoogde daalhoek uitgevoerd. Het doel van die operatie bestaat erin om het geluid van de landende vluchten te verminderen. De tests zullen in 2024 van start gaan.

tweede door het aantal radarsites drastisch en rationeel te verminderen, o.a. door infrastructuur te delen met Defensie, evenals door het aantal navigatiebakens op de luchthavens te doen afnemen.

In 2023 werden 458 dossiers ingediend voor de bouw van nieuwe windturbines, goed voor een toename met 18% ten opzichte van 2022. Voor 337 dossiers kon skeyes al een positief advies verlenen.

De federale overheid heeft een subsidie van 6,75 miljoen EUR toegekend aan skeyes. Overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit heeft skeyes in januari 2023 een roadmap ingediend bij de minister van Mobiliteit.

Concreet werd in 2023 een studie gevoerd om te onderzoeken hoe de beschermingszones zouden kunnen worden aangepast, rekening houdend met de steeds grotere afmetingen van de windturbines.

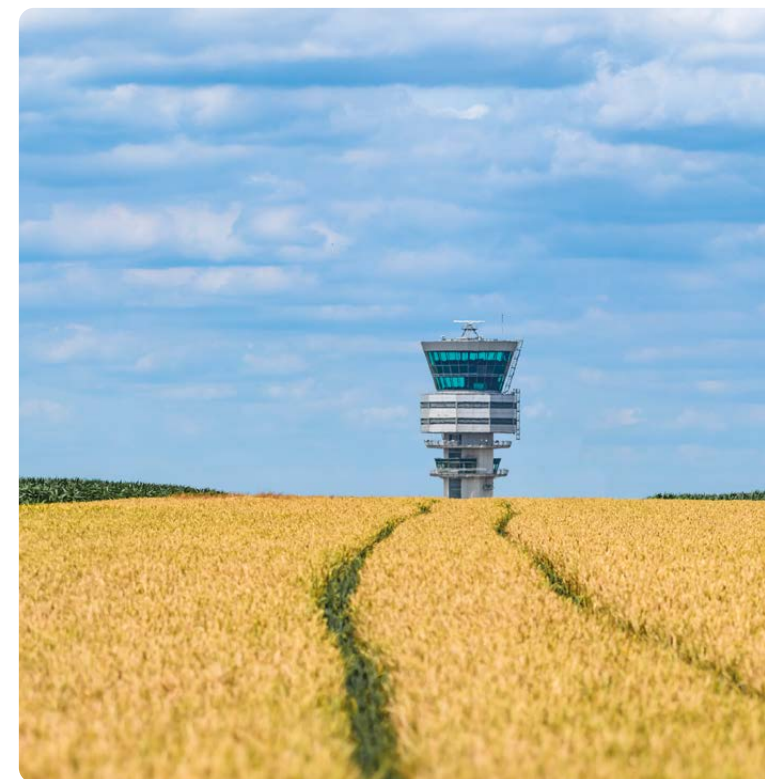
Het GreenATM-label: een internationale erkenning

De *Civil Air Navigation Services Organisation* (CANSO), het internationale orgaan dat de sector van het luchtverkeersbeheer vertegenwoordigt, heeft skeyes gecertificeerd voor niveau 3 in het GreenATM-milieuaccrediteringsprogramma. Dat label wordt toegekend aan luchtvaarnavigatiedienstverleners die zich inspannen om zowel hun impact op het milieu als de uitstoot van de vliegactiviteiten van de luchtvaartgebruikers die zij controleren, te verminderen. skeyes is één van de eerste dienstverleners binnen Europa die dit label behaalt.

4.4. Bijdragen tot de ontwikkeling van windenergie

Een andere manier waarop skeyes milieuvriendelijk kan handelen, is dat het de belangen van de windenergieparken en het veilig managen van het luchtverkeer harmonieus kan laten samenvloeien.

Concreet is het de bedoeling om meer windturbines te kunnen laten installeren op kortere afstand van luchtverkeersleidingsapparatuur dan nu het geval is. skeyes werkt op twee fronten om dit doel te bereiken: ten eerste door nieuwe radartechnologieën uit te rollen die robuuster zijn tegen de negatieve effecten van de windturbines en ten



Die studie moet ertoe bijdragen dat een nieuw beoordelingskader wordt uitgewerkt, dat zowel skeyes als Defensie kan toepassen.

Parallel daarmee zet skeyes in op het uitrollen van een systeem met vaste antennes die op het hele grondgebied worden geplaatst en waarbij de posities van de vliegtuigen kunnen worden bepaald door triangulatie (*Wide Area Multilateration* - WAM). Dat systeem maakt gebruik van antennes waarvan de werking fundamenteel verschilt van die van de coöperatieve radars. De uitrol van de WAM zal dus de robuustheid van het surveillancenetwerk vergroten. De aanbesteding werd in 2023 opgestart. Specifiek voor de site van Luik werd in 2023 al een aanzienlijk deel van de antennes van een WAM-systeem uitgerold.

Tegelijkertijd doet skeyes zijn navigatiehulpmiddelen evolueren. In 2023 lanceerde skeyes de PBN-procedures

(*Performance Based Navigation*) die noodzakelijk zijn om over te gaan tot het rationaliseren van zijn DVOR-netwerk, met de minister van Mobiliteit voor alle Belgische luchthavens. Zodra die procedures zijn goedgekeurd, kan skeyes 9 van de 14 DVOR-bakens beginnen te ontmantelen. In 2023 is dat al een feit voor de DVOR in Luik, waar alle PBN-procedures zijn gepubliceerd.

Na het rationaliseren van de DVOR-bakens, buiten het *Minimum Operating Network* (MOM), beschikken de sites nu slechts over één radiobaken om de afstanden ten opzichte van de vliegtuigen (DME) te bepalen. In 2023 voerde een gespecialiseerd kabinet in opdracht van skeyes simulaties uit om te beoordelen in hoeverre nieuwe criteria rond die DME kunnen worden geïmplementeerd. Dat zou het mogelijk moeten maken om openingen te creëren in de restricties die momenteel van toepassing zijn rond de DVOR's.

4.5. Recycleren, mobiliseren, hergebruiken om de ecologische voetafdruk te verkleinen

Ook in de bedrijfsvoering worden initiatieven genomen om de ecologische voetafdruk van skeyes te verkleinen. Elke stap voorwaarts op dit gebied draagt bij tot een duurzamere wereld.

Begin 2020 heeft de Raad van bestuur doelstellingen vastgelegd om het wagenpark milieuvriendelijker te maken (5% groene voertuigen in 2020, 15% in 2021 en 50% in 2025). Ook werd beslist geen nieuwe dieselveertuigen aan te schaffen.

De doelstelling voor 2025 is al behaald, aangezien de groene voertuigen (elektrisch, hybride en CNG) in 2023 niet minder dan 65% van de totale vloot van het bedrijf uitmaakten. Het aandeel van de elektrische voertuigen alleen al vertegenwoordigt 49% van de totale vloot. Skeyes zal blijven investeren in de vernieuwing van zijn wagenpark om het almaar milieuvriendelijker te maken.

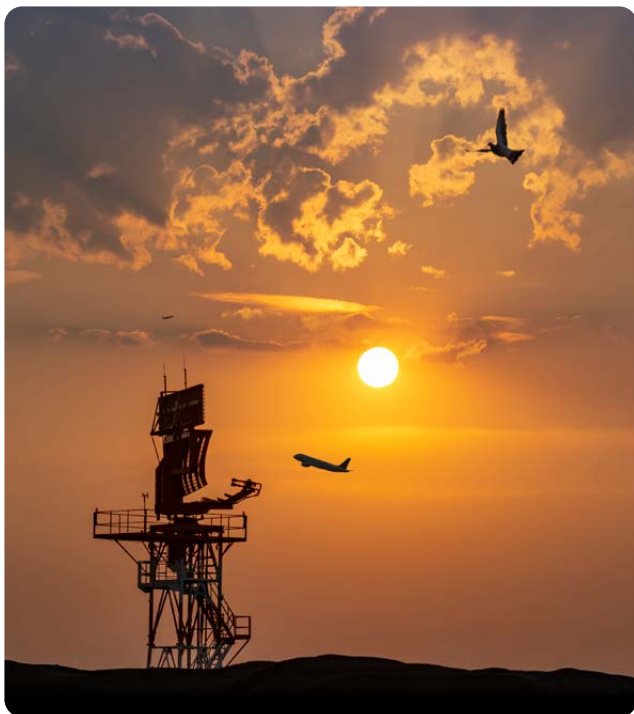
Het MVO-team (*Corporate Social Responsibility*, CSR) van skeyes nam deel aan de werkzaamheden van de *ATM/ANS Environmental Transparency Working Group* onder auspiciën van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) en EUROCONTROL. Het resultaat van die werkzaamheden werd in 2023 uitgebracht als een *Step-by-Step Guide to Measure, Reduce, and Report your ANSP's carbon footprint*; die gids reikt advies, kennis en instrumenten aan om de CO₂-voetafdruk van de werkingsprocessen van de luchtvaartnavigatiedienstverleners te verkleinen.

Er werd ook bijzondere aandacht besteed aan de zachte mobiliteit. In 2023 werd het aantal bestaande fietsenrekken uitgebreid en uitgerust met laadpalen voor elektrische fietsen; momenteel telt de site er 22. Dat initiatief stimuleerde het personeel om meer gebruik te maken van die milieuvriendelijke vervoermiddelen.

Op de site van Steenokkerzeel werd ook het energieverbruik van de gebouwen geoptimaliseerd: enerzijds werd het airconditioningsysteem vervangen door een systeem met energierugwinning en anderzijds werden meer dan 1200 armaturen voorzien van leds.

skeyes nam ook in 2023 deel aan lokale initiatieven zoals een 'schoonmaakactiviteit', in samenwerking met de Mooimakers, die de strijd aanbinden tegen zwerfvuil en sluikstort. Daarbij werd op de openbare ruimte rond de site van Steenokkerzeel afval opgeruimd en vervolgens naar de gemeente afgevoerd voor verwerking.





5. Innoveren aan de zijde van onze partners om aan nieuwe wereld vorm te geven

skeyes vervult een zeer actieve rol samen met zijn internationale partners uit de luchtvaart. Het is onder meer betrokken bij projecten van het SESAR-programma (*Single European Sky ATM Research*), de technologische pijler van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, dat tot doel heeft het beheer van het luchtruim te verbeteren door de technologieën en systemen voor luchtverkeersbeheer te moderniseren en te harmoniseren.

Het SESAR-programma is sinds enkele jaren opgebouwd rond twee fases: innovatie en uitrol. skeyes is betrokken bij verschillende projecten die in die twee fases zijn geïntegreerd. Sinds 2015 maakt skeyes deel uit van het SESAR *Deployment Framework Partnership* waarin alle operationele actoren, met behulp van Europese subsidies, de oplossingen die in de innovatiefase van het SESAR-programma werden ontwikkeld, implementeren. Tot op

heden werden 10 skeyes-projecten gesubsidieerd in de uitrolfase van het programma.

In de innovatiefase werden zes projecten gesubsidieerd waarvan er twee nog aan de gang zijn: BURDI en HERON. Het doel van het voornoemde Heron-project bestaat erin een reeks ontwikkelingen en tests uit te voeren om de vertragingen van de vluchten, het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot te beperken door *Continuous Descent Operations* (CDO) mogelijk te maken en de trajecten te optimaliseren.

De deelname van skeyes aan dit grootschalige project komt neer op het valideren, samen met onze partner Brussels Airport, van het invoeren van de ISGS (*Increased Second Glide Slopes*) om CDO-naderingen te faciliteren en de geluidshinder te verminderen. De vliegtuigen zouden dalen met een dalhoek van 3,2° tot 3,5° in plaats van 3°. De procedures werden afgerond in 2023 en de eerste tests in een operationele omgeving zullen in 2024 van start gaan.

Eind december 2022 en begin 2023 implementeerde skeyes de TCAST (*Traffic Complexity Assessment and Simulations Tool*), zijn lokale tool om de complexiteit van het verkeer in zijn en-routeluchtruim te beoordelen en te simuleren. De TCAST is een nieuwe operationele tool om de stiptheid en de veiligheid van het beheer van het luchtverkeer in het Belgische luchtruim te verbeteren op basis van de vraag naar verkeer en de complexiteit ervan. Volgens de *SESAR Deployment Manager* zou het project de ATFM-vertragingen tegen 2030 met 315.000 minuten kunnen doen teruglopen, wat resulteert in een besparing van 12 miljoen EUR.

Een ander project uit de uitrolfase werd eind 2023 voltooid. De *Synchronised stakeholder decision on process optimisation at airport level* is een door Brussels Airport Company (BAC) gecoördineerd project waarbij skeyes de noodzakelijke informatie-uitwisseling met BAC heeft opgezet om de implementatie van het *Airport Operations Plan* (AOP) te ondersteunen. Het specifieke doel is te zorgen voor proactief, collaboratief en efficiënt prestatiebeheer door alle operationele actoren op de luchthaven. Dat kan gebeuren door in *real time* informatie te verstrekken aan alle stakeholders en rechtstreeks te communiceren volgens het principe van de A-CDM (*Airport Collaborative Decision Making*).

Het andere vlaggenschipproject uit de innovatiefase van het SESAR-programma betreft een sector die de komende jaren wellicht exponentieel zal groeien: die van de drones met het BURDI-project.

5.1. Drones en U-space: digitale diensten om de ontwikkeling te ondersteunen

Het gebruik van drones — ook wel *Unmanned Aerial System* (UAS) genoemd — in het Belgische luchtruim nam in 2023 verder toe. Het dienstenaanbod met een hoge toegevoegde waarde op economisch en maatschappelijk vlak, zoals het ondersteunen van medische operaties, snellere en goedkopere inspecties van de infrastructuur, breidt al maar verder uit, o.a. voor de complexere missies, genaamd SPECIFIC. Er wordt verwacht dat ze in de komende jaren verder zullen worden ontwikkeld, onder meer dankzij de U-space-dienstverlening waarvoor skeyes als *Common Information Service Provider* (CISP) werd aangesteld.

In 2023 werden er 15.462 vliegtoeelingen voor drones via de *Drone Service Application* (DSA) verleend. Die toelatingen hadden betrekking op dronevluchten in de door skeyes beheerde CTR's en in de RMZ van Kortrijk en waren goed voor een stijging met 24% ten opzichte van 2022.

De toelatingen voor SPECIFIC-missies vertoonden dan weer een zeer sterke stijging met 70% ten opzichte van 2022.

BURDI, een Europees project

In november 2022 werd het Europese BURDI-project (*BeNe U-space Reference Design Implementation*) opgestart met skeyes, dat als coördinator werd aangeduid, en een consortium van 17 partners. Het doel van dit project bestaat erin het allereerste U-space-luchtruim in België te implementeren.

In 2023 werden de werkzaamheden voortgezet om de impactbeoordelingen van het aanwijzen van U-space-luchtruim uit te voeren en de geautomatiseerde processen te ontwikkelen waarmee U-space-diensten kunnen worden verleend, op maat van de drones.

5.2. Digitale torens: de digitale toekomst van de luchtverkeersleiding

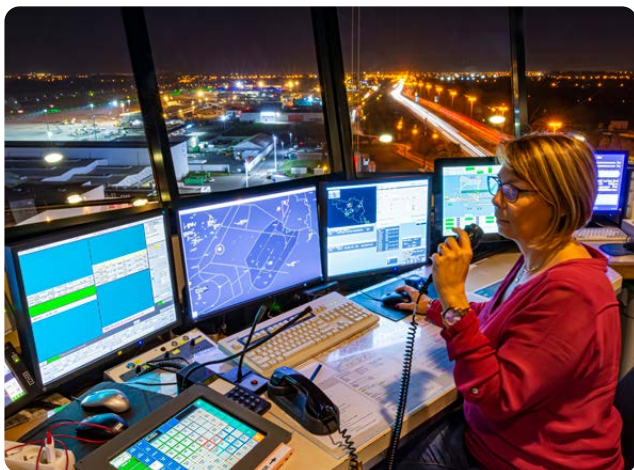
skeyes wil alle Belgische luchthavens geleidelijk aan uitrusten met digitale torens om de luchtvaartenavigatiediensten efficiënter, flexibeler en veerkrachtiger te maken.

Na de keuze voor de leverancier, *Saab Digital Air Traffic Solutions*, na het afsluiten van de overeenkomst met SOWAER en na het implementeren van het test- en trainingsplatform, zette skeyes in 2023 een belangrijke stap in de concrete uitwerking van het digitaletorenproject. Die beslissende stap moet skeyes binnenloosdren in een nieuw tijdperk van de luchtverkeersleiding.

2023 kan in dat verband worden omschreven als een bouwjaar. skeyes kreeg immers de toelating om op elk van de Waalse luchthavens een mast op te richten. De werken werden uitgevoerd en voltooid op de luchthaven van Luik, waar de camera's van de constructeur, Saab, nu op meer dan 40 meter hoogte pieken. De werken op de luchthaven van Charleroi beginnen in 2024.

In 2023 richtte skeyes op zijn site in Steenokkerzeel ook een ontwikkelingscentrum op waardoor de digitale oplossing zal kunnen worden getest voordat ze in Namen geïmplementeerd wordt. Vijftien schermen zenden live-beelden uit van de luchthaven van Luik. De werkruimtes worden er geïnstalleerd naar het evenbeeld van de toekomstige digitale toren in Namen. Werkelijk alles wordt er getest, van het integreren van de ATM-systemen tot de ergonomie van de werkposities van de verkeersleiders en de akoestiek. Dat centrum is een heuse primeur en stelt alle stakeholders, luchtverkeersleiders maar ook ondersteunend personeel, in staat om tot in de kleinste details de oplossing te configureren die de maatstaf van digitale luchtverkeersleiding wordt.

Tot slot werden in 2023 verschillende sessies gehouden om informatie te verstrekken en alle mogelijke vragen te beantwoorden die de luchtverkeersleiders zich stellen over de toekomst en de verwachte veranderingen. Zo konden ze zich alvast vertrouwd maken met de nieuwe realiteit tijdens de simulatoroefeningen, ontdekten ze de plannen van de operationele zaal van de toekomst en namen ze kennis van de mijlpalen die het implementatieproject zullen kenmerken.



5.3. Het uitwisselen van digitale data beveiligen

In 2023 verlengde skeyes zijn dienstencontract voor NewPENS (New pan-European Network Service) tot 2028. Dat contract werd medeondertekend door EUROCONTROL NM (als beheerder) en BT (als netwerkprovider). NewPENS is een zeer veerkrachtig netwerk dat de betrouwbaarheid en veiligheid van luchtvaartdatastromen continu garandeert. Het beantwoordt enerzijds aan de huidige behoeften om informatie uit te wisselen tussen de luchtvaartnavigatiedienstverleners en de andere stakeholders op het gebied van luchtverkeersbeheer en anderzijds aan de toekomstige applicaties in het kader van het SESAR-programma, zoals SWIM (System Wide Information Management).

NewPENS is een ultra-efficiënt, beveiligd en stabiel netwerk voor het verzenden van kritieke operationele data: radardata, ACC (OLDI) berichten over vluchtcoördinatie, vliegplannen en slotdata, meteorologische data, informatie bestemd voor luchtvaartmaatschappijen en piloten, data-uitwisseling met EUROCONTROL NM voor informatie over de luchtverkeersstromen en capaciteit enz. Voice over IP (Internet Protocol) is ook mogelijk, evenals de uitwisseling van data over het luchtruim.

Hoewel het netwerk wordt verzekerd door NewPENS, moet er nog altijd een lokaal systeem worden opgezet dat bestemd is voor het uitwisselen voor luchtvaartberichten en -informatie, net als een gespecialiseerd e-mailprogramma. Die rol is weggelegd voor het ISAAC SR5 (Innovative System for Automated Aeronautical Communication — Service Release 5), dat een tweede update onderging in 2023. Via het ISAAC-systeem kan skeyes alle inkomende en uitgaande luchtvaartberichten uitwisselen.

NewPENS en ISAAC zullen een nog prominentere rol spelen bij de digitale transitie van de luchtverkeersleiding waartoe skeyes zich volop heeft verbonden met de digitale torens, ATM Next Gen of nog SWIM.

5.4. ATM-systemen: klaar voor de technologie van de toekomst

In de OPS room van het CANAC 2-verkeersleidingscentrum en in de controletorens van de luchthavens beschikken de luchtverkeersleiders over een veelvoud van informatie en data die worden verwerkt door ATM-systemen (*Air Traffic Management*) en worden weergegeven in applicaties op de schermen van hun console.

Twee dataverwerkingssystemen bestaan naast elkaar en interageren met elkaar. Het eerste, Eurocat, werd geleverd

door Thales ATM en wordt gebruikt door de operationele diensten sinds de lancering van CANAC 2 in 2009. Het andere, het Airport Movement System (AMS), is een intern ontwikkeld systeem dat sinds 2005 de tools aan de verkeersleiders aanreikt om het luchthavenverkeer te beheren. Beide ondergaan voortdurend verbeteringen en bevatten nieuwe ontwikkelingen en technologieën.

In 2022 lanceerde skeyes het belangrijke project *Mid Life Upgrades 2 en 3 (MLU2 en MLU3)* in het licht van updates van Thales' Eurocat-systeem. Dit sleutelproject vormt een cruciale stap binnen het proces van inspanningen die skeyes voortdurend levert om te beantwoorden aan de almaar evoluerende vereisten van de regelgeving en de luchtvaartindustrie.

De implementatie van de MLU2 is gepland voor 2024. Die *Mid Life Upgrade* (MLU2) richt zich op zowel hardware- als software-updates; daarmee streeft skeyes ernaar de operationele capaciteit in stand te houden en te versterken en bereidt het zich voor om de uitdagingen van de toekomst aan te gaan.

Een kernaspect van de MLU2 is de functionele update om het civiel-militaire LARA-systeem (*Airspace Management Tool*) rechtstreeks aan te sluiten op het Topsy-hoofdsysteem van Thales. De updates van de MLU2 zullen ook de systemen beter helpen beschermen tegen cyberdreiging en de operationele projecten helpen ondersteunen.

Parallel daarmee bereidt skeyes de MLU3 actief voor, die eind 2028 klaar zal zijn voor operationeel gebruik. Het voorbije jaar stond in het teken van uitvoerige onderhandelingen, zowel op contractueel als functioneel vlak, om zich ervan te vergewissen dat de MLU3 volledig beantwoordt aan de operationele behoeften van skeyes en aan de toekomstige uitdagingen.

Het doel van de MLU3 is driedelig:

In de eerste plaats moet hij ervoor zorgen dat de Europese reglementering wordt nageleefd: de MLU3 tilt de systemen van skeyes naar een hoger niveau, waarbij het volledig voldoet aan de Europese reglementering en normen voor luchtverkeersbeheer. Daardoor kan de Belgische luchtvaartnavigatiedienstverlener niet alleen een hoog niveau van veiligheid en efficiëntie garanderen, maar ook zijn positie als betrouwbare en achtenswaardige dienstverlener in Europa versterken.

Vervolgens moet de MLU3 de volledige integratie tussen civiele en militaire operaties helpen bewerkstelligen, met het oog op een hogere efficiëntie en betere coördinatie.

Tot slot moet de MLU3 skeyes voorbereiden op het aanpakken van de operationele uitdagingen voor de luchtvaartsector: van de toename van het luchtverkeersvolume tot de integratie van opkomende technologieën zoals drones. De MLU3 bereidt ons voor op die uitdagingen door onze systemen te voorzien van geavanceerde functionaliteiten en ze in hoge mate flexibel te maken.

Naar de toekomst toe is skeyes ervan overtuigd dat het, dankzij de implementatie van de MLU2 en MLU3, zijn positie als toonaangevende ANSP zal versterken en zal kunnen blijven beantwoorden aan de behoeften van zijn klanten en de luchtvaartgemeenschap als geheel.

5.5. Universele synchronisatie

Alle apparatuur van het *Master Time System* voor tijdsynchronisatie werd volledig vernieuwd in 2023, zowel op de site van Steenokkerzeel als in de contingency tower van Brussel en op alle regionale luchthavens. Met dat initiatief streeft skeyes ernaar het aantal beschikbare referentiebronnen te doen toenemen. De belangrijkste functie van die apparatuur bestaat in het synchroniseren van alle kritieke en niet-kritieke systemen.

6. Evolutie van een bedrijf dat het humane aspect altijd centraal stelt

skeyes hecht bijzonder veel belang aan het welzijn en de ontwikkeling van zijn medewerkers. De inhouse competenties en motivatie van zijn medewerk(st)ers vormen z'n meest waardevolle kapitaal. Het is dan ook niet meer dan normaal dat skeyes is blijven investeren in zijn human resources.

skeyes heeft in 2023 97 nieuwe medewerkers aangeworven. Na de twee vergelijkende wervingsexamens voor luchtverkeersleiders die in 2022 werden georganiseerd, zijn in 2023 37 aspirant-verkeersleiders aan hun opleiding begonnen.

Om de operationele teams te blijven ondersteunen en zich voor te bereiden op de toekomst werden in 2023 opnieuw twee vergelijkende wervingsexamens georganiseerd.

skeyes richtte zijn blik ook naar ervaren buitenlandse luchtverkeersleiders om zijn operationele teams snel te versterken. Voor die nieuwe medewerkers met jaren ervaring op de teller werd eind 2021 een Senior ATCO-programma opgestart.

In dat verband werden in 2023 14 ervaren buitenlandse luchtverkeersleiders aangetrokken; zij volgden een oplei-

ding waardoor ze operationeel aan de slag kunnen gaan in het luchtruim van skeyes.

In totaal kwamen 18 nieuw opgeleide luchtverkeersleiders in 2023 de effectieve operationele teams versterken: 15 onder hen (7 voor CANAC en 8 voor de torens) kwamen voort uit de vergelijkende wervingsexamens, de 3 anderen zijn buitenlandse luchtverkeersleiders met ervaring.

Per 31 december 2023 telde het bedrijf 972 medewerkers (695 mannen en 277 vrouwen) tegenover 933 in 2022.

Opleiding als motor van ontwikkeling

In partnerschap met zijn dochteronderneming Entry Point North Belgium (EPNB) heeft skeyes 64 simulatiesessies georganiseerd en in totaal 874 dagen operationele opleiding op het vlak van luchtverkeersleiding verstrekt, alsook 36 cursussen met betrekking tot de menselijke factor en het CISM (*Critical Incident Stress Management*).

Op het gebied van de menselijke factor en de prestaties is de structurele ondersteuning voor de luchtverkeersleiders en leden van de operationele diensten in 2022 uitgebreid naar de leden van de technische (ATSEP) en IT-diensten. Daartoe werden 6 ATSEP-medewerkers opgeleid en traden ze begin 2023 toe tot het team van *CISM-peers*.

Om de opleiding van nieuwe luchtverkeersleiders te versterken, heeft skeyes de coaching door zijn ervaren medewerkers geïntensiveerd. In 2023 werden 378 coachingsessies gegeven aan de studenten, parallel met hun opleidingsprogramma tot luchtverkeersleider. Ook op dit vlak werd nauw samengewerkt met de collega's van Defensie.

Wat de technische beroepen van skeyes betreft, bracht een totaal van 348 opleidingssessies over de systemen en de apparatuur, via de dochteronderneming EPNB, 134 ATSEP-cursisten op de been. De sessies bestreken verschillende technische domeinen.

Bevestiging voor een versterkt managementteam

skeyes is zich ervan bewust dat het een beroep op sterke krachten zal moeten doen om de uitdagingen aan te gaan waarmee het in de toekomst zal worden geconfronteerd. Die uitdagingen stellen zich enerzijds op het vlak van de technologische evolutie, met de drones, digitale torens en verkeersleidingscentra en internationale programma's als SESAR, en anderzijds op het vlak van de organisatorische evolutie met de digitalisering, openstelling voor concurrentie en civiel-militaire samenwerking. skeyes voorziet in de middelen om zijn strategie uit te rollen om die uitdagingen zo efficiënt mogelijk het hoofd te bieden.



Met die doelstelling voor ogen had skeyes zijn managementteam in 2022 versterkt met twee nieuwe functies: die van Chief Compliance Officer (CCO) en Chief Information Officer (CIO).

Die twee nieuwe managementfuncties en hun respectievelijke houders vierden in 2023 hun eerste verjaardag bij skeyes: ze blijken almaar meer onontbeerlijk om skeyes voor te bereiden op de toekomst. Hun activiteiten zijn erop gericht, enerzijds om de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen, met inachtneming van de hoogste internationale en Europese normen, en zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid au sérieux te nemen in een duurzame en respectvolle aanpak en anderzijds de digitale transformatie te concretiseren door de meest geavanceerde en veilige technologieën te implementeren in een bedrijfscultuur die toegespitst is op innovatie en creativiteit.

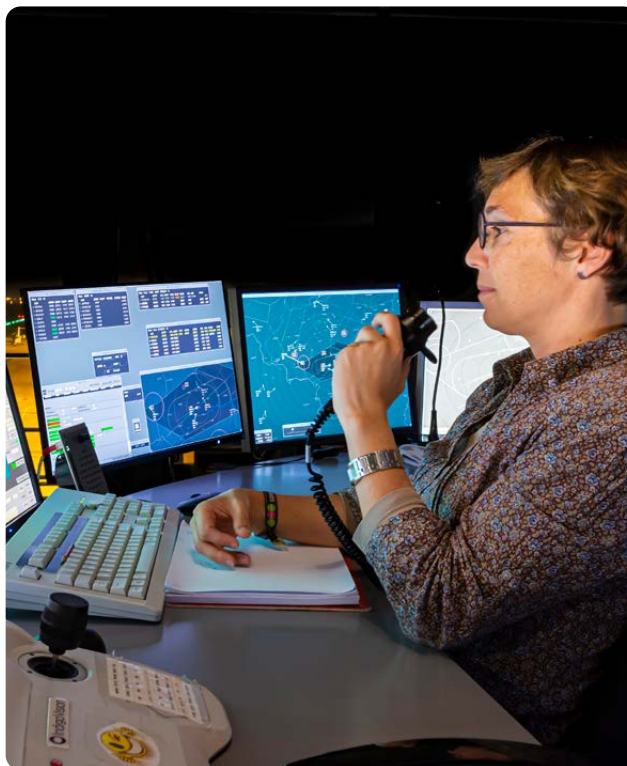
skeyes had nog (een) andere reden(en) om te vieren in 2023. In november blies het immers vijf kaarsjes uit, sinds zijn naamsverandering. Die nieuwe naam weerspiegelt beter zijn kwaliteiten, ambitie en toekomstgerichte visie. Tevens ging zijn 25^e verjaardag als autonoom overheidsbedrijf niet onopgemerkt voorbij.

Vrouwen aanmoedigen om in de luchtvaart te stappen

De luchtvaart in het algemeen en de luchtverkeersleiding hebben nog altijd een zeer mannelijk imago. Om dat verouderde cliché te helpen afbreken, besliste skeyes om zijn humanresourcesbeleid bij te sturen en zo meer vrouwen aan te moedigen om kennis te maken met zijn boeiende sector en erin aan de slag te gaan. Die sector biedt immers tal van stimulerende en voldoening schenkende opportuniteiten om een loopbaan uit te bouwen, ongeacht het geslacht.

In 2023 heeft skeyes concrete maatregelen getroffen om zijn industrie bij de vrouwen zichtbaarder en aantrekkelijker te maken: het promootte leiderschapsrollen voor de vrouwen in het bedrijf en investeerde in *content creation* met vrouwen op het voorplan. Dat was onder meer het geval via video's, in zijn publicaties op sociale netwerken en tijdens de viering van Internationale Vrouwendag op 8 maart 2023; naar aanleiding daarvan verwelkomde skeyes de voormalige judokampioene en medaillewinnares op de Olympische Spelen, Gella Vandecaveye, voor een participatieve en inspirerende conferentie.

Zo boekte skeyes vooruitgang in zijn pad naar een meer inclusieve en gediversifieerde industrie waar de innovatie-



ve ideeën en vrouwelijke talenten worden gevierd en tot hun recht kunnen komen.

Vinger aan de pols bij de klanten en gebruikers

De trends die de luchtvaartsector hertekenen, doen tevens nieuwe behoeften ontstaan voor onze klanten en gebruikers.

Om die precies in kaart te brengen, voerde skeyes in 2023 een grootschalige tevredenheidsenquête uit bij de gebruikers.

Het bedrijf werkt ook aan een stabiele, permanente en doortastende oplossing, zowel wat betreft het verzamelen van data en informatie bij de gebruikers als het implementeren van een constante communicatie in twee richtingen.

Daarom lanceerde skeyes in 2023 zijn Customer Por-

tal-platform. Via dat platform kunnen onze klanten zo alle informatie terugvinden over de dienstverlening van skeyes, activiteiten en updates over strategische projecten.

7. Kostenefficiëntie

In 2019 werd een eerste versie van het prestatieplan ingediend voor de derde referentieperiode (2020-2024). Zoals uitgebreid gedocumenteerd in de toelichting bij het omzetcijfer, werd het proces en het kader voor de prestatieregeling en het heffingenstelsel ten gevolge van de Covid-crisis herzien door de EU-verordening 2020/1627 van 3 november 2020 (uitzonderlijke maatregelen voor de derde referentieperiode (2020-2024) van de prestatie- en heffingsregeling voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim ten gevolge van de COVID-19-pandemie).

Op basis van de aangepaste regelgeving en rekening houdend met de gewijzigde verwachtingen inzake kosten en luchtverkeer, werden opeenvolgende herzieningen van het prestatieplan voorgelegd aan de Commissie. De laatst ingediende versie werd eind 2023 door de Commissie goedgekeurd.

In afwachting van een goedgekeurd prestatieplan 2020-2024 werd er conform de regelgeving gefactureerd op basis van het in het laatst ingediende ontwerp prestatieplan voorgestelde tarief:

- in 2020 en 2021 op basis van het plan ingediend in 2019;
- in 2022 en 2023 respectievelijk op basis van het plan dat in 2021 en in 2022 ingediend werd.

De kostenstijgingen die voor skeyes voorzien zijn in het goedgekeurde Belgisch-Luxemburgse prestatieplan worden verantwoord door verschillende elementen. Enerzijds heeft de COVID-crisis grote gevolgen gehad voor de luchtvaartsector. skeyes bleef echter tijdens deze moeilijke periode garant staan voor een continue dienstverlening en bleef investeren en inspanningen leveren op het vlak van uitrusting, personeel en strategische projecten. Anderzijds leidde de energiecrisis en de macro-economische situatie tot belangrijke prijsstijgingen, vooral wat betreft de energiekosten en de personeelskosten ten gevolge van de automatische indexering van de lonen. Tenslotte kampt skeyes met een verouderende populatie van verkeersleiders, wat leidt tot bijkomende kosten voor verkeersleiders in beschikbaarheid en rekruterings- en opleidingskosten voor nieuwe luchtverkeersleiders.

1. 23 APRIL 2017. - Koninklijk besluit tot het bepalen, bij het autonoom overheidsbedrijf Belgocontrol, van de voorwaarden tot toekenning van een beschikbaarheid met wachtgeld en een verlof voorafgaand aan het pensioen met wachtgeld.

Financiële gegevens over het boekjaar 2023

Resultatenrekening in '000 EUR	2022	2023	Evolutie
Omzet	306.061	309.568	3.507
Andere en niet-recurrente bedrijfsopbrengsten	4.351	5.613	1.263
Bedrijfsopbrengsten	310.412	315.181	4.770
Diensten en diverse goederen	109.656	115.683	6.027
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	160.837	177.818	16.981
Afschrijvingen, waardeverminderingen en voorzieningen	15.388	11.277	-4.111
Andere en niet-recurrente bedrijfskosten	5.217	3.594	-1.623
Bedrijfskosten	291.097	308.371	17.274
Bedrijfsresultaat	19.314	6.810	-12.505
Financieel resultaat	-474	2.259	2.732
Provisie belastingen	0	0	0
Winst van het boekjaar	18.841	9.069	-9.772

Omzet

De omzet steeg met 3,5 miljoen euro, maar in de vergelijking met 2022 moet rekening gehouden worden met éénmalige elementen ten gevolge van aanpassingen van de hypothese voor omzeterkenning omdat het prestatieplan voor de 3^e referentieperiode (2020-2024) pas eind 2023 goedgekeurd werd door de Europese Commissie. We verwijzen hiervoor naar de uitgebreide toelichting in de annex bij de jaarrekening.

De «eenmalige» correcties hebben betrekking op

- In 2022: aanpassingen aan de omzet van 2020 en 2021 als gevolg van het besluit om de werkelijke kostenbasis voor *En-route* als inkomsten op te nemen (in plaats van het prestatieplan RP3, dat nog niet was goedgekeurd door de EC).
- In 2023: aanpassingen van de omzet 2023 voor de corrigerende maatregelen die zijn toegepast op de kostenbasis voor skyes en MUAC in het prestatieplan RP3 met betrekking tot niet-gerealiseerde CAPEX in RP2.

Wanneer de genormaliseerde resultaten tussen de 2 periodes vergeleken worden, kan de stijging in de omzet met 24,1 miljoen euro worden verklaard door het gestegen luchtverkeer (+17% En route en +8% EBBR) dat rechtstreeks verband houdt met het aanhoudende herstel na de Covid pandemie, gecompenseerd door een lager eenheidstarief.

Kosten

De stijging van de bedrijfskosten met 17,3 miljoen EUR (+5,9%) tegenover vorig boekjaar wordt hoofdzakelijk gedreven door volgende elementen:

- een stijging in de personeelskosten (+17 miljoen EUR; +10,6%), hoofdzakelijk toe te schrijven aan het *pro-rata* temporis effect van indexaties in 2022 en 2023. Daarnaast was er een toename van het aantal werknemers, evenals een stijging in de opleidingskosten.
- De bijdrage aan EUROCONTROL is gestegen met 6,2 miljoen EUR voor de werking van MUAC en het agentschap in 2023. Daarnaast werd er door EUROCONTROL 3,5 miljoen EUR gecrediteerd omdat de betaalde bijdragen voor 2022 hoger waren dan de werkelijke werkingskosten.
- De stijging in de algemene onkosten, o.a. door inflatie en vernieuwde raamcontracten, werd gedeeltelijk gecompenseerd door een daling in de kosten voor nutsvoorzieningen dankzij afgenomen elektriciteitskosten in vergelijking met 2022.

- Afschrijvingen, waardeverminderingen en provisies zijn gedaald met 4,1 miljoen EUR dankzij de terugname van enkele provisies.

Resultaat van het jaar

In 2023 werd een winst gerealiseerd van 9,1 miljoen EUR ten opzichte van een winst van 18,8 miljoen EUR in 2022. De daling van het resultaat is het gevolg van een stijging in de bedrijfskosten met 17,3 miljoen EUR of +5,9%, terwijl de bedrijfsopbrengsten slechts met 4,8 miljoen EUR stegen of +1,5%.

De resultaten van 2022 en 2023 zijn echter gekenmerkt door éénmalige aanpassingen ten gevolge van wijzigende hypothesen voor omzeterkenning, zoals uitgebreid toegelicht in de annex bij de jaarrekening.



Balans

1. Activa

De vaste activa namen toe met 9,6 miljoen EUR door een toename van 23,6 miljoen EUR in CAPEX, die deels gecompenseerd werd door afschrijvingen van activa voor een waarde van 14 miljoen EUR.

De financiële vaste activa bevatten voornamelijk de twee participaties van skeyes in haar dochterondernemingen zijnde:

- voor 50% in het kapitaal van de dochteronderneming SkeyDrone (5,6 miljoen EUR);
- voor 50% in het kapitaal van EPNB (200 kEUR).

De vorderingen op meer dan één jaar daalden zoals voorzien met 0,7 miljoen EUR. Ze hebben betrekking op het A-SMGCS te Luik en te Charleroi dat door skeyes voorgefinancierd werd en respectievelijk in maart 2021 en juni 2022 operationeel werden. Sowaer zal dit over een periode van 8 jaar terugbetalen.

De daling van de 'vorderingen op ten hoogste één jaar' (-9,3 miljoen EUR) wordt hoofdzakelijk verklaard door de van de Belgische staat verkregen subsidie voor verduurzaming van de luchtvaartsector en voor energietransitie in januari 2023.

De belangrijkste stijging in de vlottende activa rubriek situeert zich in de geldbeleggingen en liquide middelen (+27,2 miljoen EUR). Dit wordt verklaard door de stijgende inkomsten ten gevolge van de toename van het luchtverkeer en door vertragingen in de uitvoering van het investeringsplan en de aanwervingen.

Het totale correctiemechanisme voor zowel En route als Terminal activiteiten, bedraagt 215,3 miljoen EUR en resulteert uit het verschil tussen de facturaties aan de luchtvaartmaatschappijen en de erkende omzet, op basis van het goedgekeurde prestatieplan. Dit verschil (=correctiemechanisme) werd als vordering op de luchtvaartmaatschappijen geregistreerd in de overlopende rekeningen en wordt grotendeels vanaf 2024 over een periode van 7 jaar gefactureerd. Daarnaast daalde het correctiemechanisme in vergelijking met eind 2022 met 5,2 miljoen, voornamelijk als gevolg van het factureren van het overblijvende deel van enerzijds het correctiemechanisme van 2019 en anderzijds de 'uncontrollable' kosten van RP2.

Activa in '000 EUR	31/12/2022	31/12/2023	Evolutie
Immateriële vaste activa	179	132	-47
Materiële vaste activa	107.682	117.365	9.683
Financiële vaste activa	5.814	5.815	1
Vaste activa	113.675	123.312	9.637
Vorderingen op meer dan één jaar	4.999	4.340	-659
Vorderingen op ten hoogste één jaar	65.200	55.868	-9.332
Geldbeleggingen	52.472	100.021	47.549
Liquide middelen	54.497	34.196	-20.301
Overlopende rekeningen	244.692	241.312	-3.380
Vlottende activa	421.860	435.737	13.877
Totaal activa	535.535	559.050	23.514

2. Passiva

De winst van het boekjaar bedraagt 9,1 miljoen EUR en wordt toegevoegd aan de beschikbare reserves (zie deel 'resultaatverwerking' infra).

De daling in de post 'Voorzieningen' met 2,6 miljoen EUR is voornamelijk te verklaren door de terugname van de voorzieningen voor grote onderhoudswerken en voor een juridisch geschil.

De schulden op meer dan één jaar dalen met 5 miljoen EUR. In 2020 en 2021 ontving skeyes respectievelijk leningen van 20 en 110 miljoen EUR van de Belgische staat. Van de lening van 20 miljoen EUR werd 5 miljoen EUR terugbetaald eind 2023. De stijging in de schulden op ten hoogste één jaar met 4,9 miljoen EUR wordt hoofdzakelijk verklaard door ontvangen leveranciersfacturen voor grote investeringsprojecten met een betalingsvervaldag begin 2024.

De overlopende rekeningen van het passief stijgen met 17,3 miljoen EUR. Deze stijging is grotendeels te verklaren door het En route correctiemechanisme van 2023 (8,7 miljoen EUR) en andere correctieve maatregelen (7,6 miljoen EUR) in 2023.



Passiva in '000 EUR	31/12/2022	31/12/2023	Evolutie
Kapitaal	170.000	170.000	0
Reserves	111.021	120.090	9.069
Kapitaalsubsidies	243	162	-81
Eigen vermogen	281.264	290.251	8.987
Voorzieningen	24.026	21.408	-2.618
Schulden op meer dan één jaar	101.434	96.421	-5.013
Schulden op ten hoogste één jaar	95.431	100.299	4.868
Overlopende rekeningen	33.380	50.670	17.290
Schulden	230.245	247.390	17.145
Totaal passiva	535.535	559.050	23.515

Resultaatverwerking 2023

De winst van het boekjaar (9,1 miljoen EUR) wordt toegevoegd aan de beschikbare reserves.

in kEUR		
Te bestemmen winst van het boekjaar	9.069	
Overgedragen winst van het vorige boekjaar	0	
Te bestemmen winst 2023	9.069	
Resultaatverwerking		
Toevoeging aan de wettelijke reserve		0
Toevoeging aan de beschikbare reserves		9.069
Over te dragen winst (verlies)		0

Gebeurtenissen na balansdatum

Niet van toepassing.



Bezoldigingsverslag 2023

1. Bezoldigingen van de leden van de beheersorganen

Art. 17 §4 van de wet van 21 maart 1991 bepaalt dat het Bezoldigingscomité jaarlijks een verslag opstelt betreffende de bezoldigingen van de leden van de beheersorganen dat in het beheersverslag zal worden ingevoegd.

Met het KB van 23 december 2021 werd de heer Decuyper herbenoemd tot gedelegeerd bestuurder voor een periode van zes jaar. In een tweede KB van dezelfde datum werden de bestuurders benoemd voor een hernieuwbare periode van zes jaar, startend op 17 januari 2022. Op 31 december 2023 was de Raad van bestuur samengesteld als volgt:

- 1° De heer Laurent Vrijdaghs - voorzitter van de raad van bestuur;
- 2° De heer Fons Borginon ²;
- 3° De heer Luc Laveyne;
- 4° De heer Jean Leblon;
- 5° De heer Kurt Van Raemdonck;
- 6° De heer Renaud Lorand;
- 7° Mevr. Julie Ludmer;
- 8° Mevr. Sandra Stainier;
- 9° Mevr. Liesbeth Van der Auwera;
- 10° De heer Johan Decuyper – gedelegeerd bestuurder.



2. De leden van de Raad van Bestuur

De bezoldiging die de leden van de Raad van Bestuur genieten uit hoofde van hun mandaat als bestuurder wordt in toepassing van artikel 21 §2 van de wet van 21 maart 1991 vastgesteld door de Koning.

In de Raad van Bestuur ontvingen de bestuurders (met uitzondering van de gedelegeerd bestuurder) en de voorzitter op basis van het KB van 18 november 2013 een jaarlijkse bruto bezoldiging van respectievelijk 11.155,20 EUR en 52.057,64 EUR die gekoppeld werd aan de spilindex 138,01.

De bestuurders ontvangen daarnaast een presentiegeld voor hun aanwezigheid in de gespecialiseerde comités die binnen de Raad van Bestuur (Auditcomité, Bezoldigingscomité, Strategisch comité) werden opgericht en dit op basis van het KB van 3 mei 1999. Dat presentiegeld bedraagt 371,84 EUR, wordt niet geïndexeerd en het jaartotaal mag niet hoger zijn dan 1/3 van de jaarlijkse basisbezoldiging als bestuurder.

Voor het boekjaar 2023 zien de bruto vergoedingen (in euro) die de leden van de Raad van Bestuur² ontvingen er als volgt uit:

Bestuurders	Bruto	Presentiegeld	Totaal
VRIJDAGHS Laurent (voorzitter)	87.259,32	5.205,76	92.465,08
BORGINON Fons	18.698,43	1.487,36	20.185,79
LAVEYNE Luc	18.698,43	3.346,56	22.044,99
LEBLON Jean	18.698,43	1.859,20	20.557,63
LORAND Renaud	18.698,43	3.718,40	22.416,83
LUDMER Julie	18.698,43	1.487,36	20.185,79
STAINIER Sandra	18.698,43	3.718,40	22.416,83
Van der AUWERA Liesbeth	18.698,43	3.346,56	22.044,99
Van RAEMDONCK Kurt	18.698,43	743,68	19.442,11
Totaal bestuurders	236.846,76	24.913,28	261.760,04

2. De heer Fons Borginon werd met ingang van 22 april 2022 (KB van 23 maart 2022) benoemd als bestuurder ter vervanging van mevrouw Elisabeth Matthys

3. Uit nazicht is gebleken dat in het boekjaar 2022 2 bestuurders een zitpenning teveel ontvingen en 4 bestuurders een zitpenning te weinig; dit werd geregulariseerd in 2023. Deze correcties zijn inbegrepen in de vermelde bedragen voor de mandaten die doorliepen in 2023; Mevrouw Elisabeth Matthys ontving in 2023 een regularisatie van 1.780,82 EUR met betrekking tot haar mandaat als bestuurder in 2022.

De aanwezigheidsgraad op de vergaderingen van de Raad van Bestuur was 97% (inclusief de gedelegeerd bestuurder). In 2023 kwam de Raad van Bestuur en het auditcomité elk 11 keer samen; het bezoldigingscomité en het strategisch comité vergaderden elk 3 keer.

Aanwezigheden op de vergaderingen van de Raad van Bestuur en de comités				
	Raad (totaal 11)	Bezoldigings-comité (totaal 3)	Auditcomité (totaal 11)	Strategisch comité (totaal 3)
VRIJDAGHS Laurent	11/11	2/3	8/11	3/3
BORGINON Fons	11/11	3/3		
LAVEYNE Luc	10/11		11/11	3/3
LEBLON Jean	11/11	3/3		2/3
LORAND Renaud	10/11		10/11	
LUDMER Julie	11/11	3/3		
STAINIER Sandra	10/11		10/11	3/3
Van der AUWERA Liesbeth	9/11	3/3	7/11	
Van RAEMDONCK Kurt	11/11			2/3
DECUYPER Johan (CEO)	11/11	3/3	11/11	3/3
BRUYNSEELS Tanja (regeringscommissaris)	11/11		11/11	3/3



3. Het Directiecomité

Het Directiecomité was in 2023 samengesteld uit 6 leden:

- 1° De heer Johan Decuyper, gedelegeerd bestuurder;
- 2° Mevrouw Peggy Devestel, Chief Operations Officer;
- 3° De heer Geoffroy Robert, Chief Strategy Officer;
- 4° Christophe Wiel, Chief Information Officer;
- 5° De heer Thierry Genard, Chief Compliance Officer;
- 6° De heer Eric Philippart, Chief Finance Officer (vanaf 15 juli 2023)*

* De heer Bernard De Groote vervulde voorafgaand de functie van Chief Finance Officer a.i.

Overeenkomstig artikel 17 §4 van de wet van 21 maart 1991 worden de bezoldiging en de voordelen die worden toegekend aan de gedelegeerd bestuurder en de leden van het Directiecomité beslist door de Raad van Bestuur op voorstel van het Bezoldigingscomité.

Bij de infunctietreding van elk lid van het Directiecomité heeft het bezoldigingspakket het voorwerp uitgemaakt van een bijzondere overeenkomst conform art. 21 van de wet van 21 maart 1991.

Wat de vaststelling van de bezoldiging van de gedelegeerd bestuurder betreft, werd rekening gehouden met de richtlijnen die dienaangaande in 2013 door de Regering werden voorgeschreven. Op basis van deze richtlijnen en op voorstel van het Bezoldigingscomité werd door de Raad van Bestuur in de bijzondere overeenkomst van de gedelegeerd bestuurder een bezoldigingssysteem vastgelegd dat voorziet in de toekenning van een vast bruto jaarloon, een variabel brutoloon en een aantal bijkomende voordelen.

In zijn hoedanigheid van lid van de Raad van Bestuur ontvangt de gedelegeerd bestuurder geen enkele specifieke vergoeding.

De bijzondere overeenkomst van de 5 directieleden voorziet eveneens een bezoldigingspakket met een vast bruto jaarloon, een variabel brutoloon en een aantal bijkomende voordelen.

Variabele vergoeding met betrekking tot de prestaties 2022

De in 2022 uittreedende directieleden ontvingen in dat jaar een *pro rata* temporis betaling van de variabele vergoeding die betrekking had op hun prestaties 2022⁴.

De leden van het nieuw Directiecomité ontvingen in 2023 een variabele vergoeding die betrekking heeft op de prestaties van 2022, vanaf de start van het nieuwe mandaat.

De evaluatie is voor de gedelegeerd bestuurder voor 70% en voor de andere leden van het Directiecomité voor 50% gebaseerd op volgende gemeenschappelijke criteria: het aantal ongevallen en incidenten A en B, de effectiviteit van safety management, kostenbeheersing, ATCO-productiviteit, uitvoering van het investeringsplan en duurzaamheid. Daarnaast is de evaluatie gebaseerd op de verwezenlijking van individuele doelstellingen (voor 30% voor gedelegeerd bestuurder en voor 50% voor de andere leden van het Directiecomité).

Bijkomende voordelen in 2023

De gedelegeerd bestuurder en de andere leden van het Directiecomité genoten in 2023, zoals voorzien in de individuele contracten, van een aantal bijkomende voordelen zoals o.a. een bedrijfswagen en een hospitalisatieverzekering. De contractuele leden van het Directiecomité genoten tevens van een 'inkomensverliesverzekering' en een groepsverzekering.

In 2023 ontvingen de leden van het Directiecomité het volgende bezoldigingspakket :

Directiecomité	Vast loon (*)	Overige voordelen (**)	Totaal
Gedelegeerd bestuurder	321.686,71	58.597,07	380.283,78
Directeurs-Generaal	1.242.899,99	213.215,45	1.456.115,44
TOTAAL	1.564.586,70	271.812,53	1.836.399,23

(*) vast loon = loon + vakantiegeld + eindejaarspremie

(**) Inclusief variabele vergoeding uitbetaald in 2023 m.b.t. prestaties 2022 in functie van de begindatum van het nieuw mandaat

4. De Regeringscommissaris

Mevrouw Bruynseels werd vanaf 3 december 2020 benoemd tot regeringscommissaris (KB van 25 november 2020). Ze ontving in 2023 een bruto vergoeding van 22.450,68 EUR.



4. De heer G. Desterbecq ontving in 2023 een variabele vergoeding van 1.211,67 EUR met betrekking tot zijn mandaat als directielid in 2022.

Geconsolideerd jaarverslag 2023

Consolidatiekring

Op 27 februari 2018 hebben skeyes en Entry Point North Sweden de joint venture "Entry Point North Belgium (EPNB)" opgericht om in België training en administratieve diensten te leveren aan luchtverkeersleiders. Beide partijen verwierven 50% van de aandelen.

Op 10 februari 2020 werd SkeyDrone opgericht, op dat ogenblik een 100% dochteronderneming van skeyes. Op 31 januari 2022 werd beslist het kapitaal te verhogen ten belope van 4.325.713,78 EUR, om het van 5.579.000,00 EUR te brengen op 9.904.713,78 EUR, door inbreng in geld en met de uitgifte van 55.789 aandelen, waarvan de helft onmiddellijk volstort werd door de nieuwe aandeelhouder

'Brussels Airport Ventures NV (KBO 0780.935.419)' en de tweede helft begin 2023. skeyes behoudt 55.790 aandelen in SkeyDrone. Aangezien skeyes de controle behoudt, werd de integrale consolidatiemethode toegepast.

2023 is het vierde jaar dat er een geconsolideerde jaarrekening opgemaakt werd.

De geconsolideerde jaarrekening over het boekjaar 2023 betreft een integrale consolidatie van de jaarrekening van het autonoom overheidsbedrijf skeyes met deze van zijn dochteronderneming SkeyDrone NV en een evenredige consolidatie met *Entry Point North Belgium NV*.



Consoliderende onderneming	skeyes	Ondernemings-nummer	Aandeel skeyes	Consolidatie-methode
In de consolidatie opgenomen ondernemingen	Entry Point North Belgium NV	0691.631.279	50%	Evenredig
	SkeyDrone NV	0743.488.073	50%	Integraal

Activiteitenverslag van de dochteronderneming EPNB

In 2023 bleef skeyes de strategische partner en belangrijkste klant van EPNB.

Voor de van derden afkomstige ontvangsten bleek 2023 een 'regelmatig' jaar te zijn. Het aantal opleidingenreeksen voor LVNL nam af, vermits de Nederlandse ANSP ze bij een andere opleidingsorganisatie onderbracht.

Verder voorbereidend werk met de Belgische militairen op het vlak van de opleiding is aan de gang. EPNB bleef ook in 2023 specifieke opleidingenreeksen voor de militairen organiseren. Die voortgezette samenwerking met de Belgische militairen hint op het inplannen van de nieuwe opleidingenreeksen en ondersteuning bij hun *Unit Training* voor 2024.

In totaal verstrekte EPNB meer dan 145 cursussen aan meer dan 1.850 cursisten. Het gevarieerde pakket aan opleidingsdiensten dat het aanbiedt, omvat *ATC Initial & Unit*, *Continuation* en *Refresher Training* voor de verschillende partners, voornamelijk skeyes en de Belgische militairen.

De omzet voor het boekjaar 2023 bedraagt 12,6 miljoen EUR ten opzichte van 13,3 miljoen EUR in 2022.

De kosten voor diensten en diverse goederen bedragen 10,4 miljoen EUR, tegenover 9,8 miljoen in 2022; de personeelskosten stegen van 1,3 miljoen EUR in 2022 naar 1,7 miljoen EUR.

Het resultaat van het boekjaar 2023 bedraagt 0,4 miljoen EUR.

Voor meer details verwijzen we naar de jaarrekening en het jaarverslag van EPNB.

Activiteitenverslag van de dochteronderneming SkeyDrone

Tijdens het vierde jaar van activiteiten heeft SkeyDrone haar bestaande productlijnen verder uitgebreid en ge-commercialiseerd:

- Productlijn 1 (productaanbod voor de segmenten van UAS-Geozonebeheerders, kritieke infrastructuuruitbaters en ordediensten): de UTM software suite kende diverse uitbreidingen, zoals een module die luchtverkeersleidingsorganisaties toelaat om - naast drones - speciale activiteiten in het lagere luchtruim (zoals ballonvluchten en vuurwerk) op een efficiënte en veilige manier te beheren. Daarnaast werden nieuwe contracten afgesloten

enerzijds in het havensegment en anderzijds dronedetectie-dienstencontracten met diverse klanten, waaronder enkele (lokale) politiediensten en uitbaters van kritieke infrastructuur.

- Productlijn 2 (productaanbod voor het segment van drone-exploitanten): SkeyDrone heeft haar structureel risicomitigatiekader voor BVLOS-dronevluchten (Beyond Visual Line-of-Sight) verder uitgebreid. Door deze uitbreiding zullen klanten van SkeyDrone hun operaties in diverse Geozones kunnen uitbreiden met BVLOS vluchten in afwachting van de gefaseerde implementatie van U-space. SkeyDrone is in overleg met de Belgische luchtvaartautoriteit met het oog op haar certificering als U-space dienstverlener in 2024.

Naast de bestaande commerciële productlijnen heeft SkeyDrone een initiële operationele capaciteit als drone-exploitant ontwikkeld en heeft het met succes haar eerste drone-operaties uitgevoerd in luchthavenomgevingen.

SkeyDrone blijft tevens een actieve rol spelen op het vlak van onderzoek en ontwikkeling in de domeinen van U-space en Urban Air Mobility. In 2023 heeft SkeyDrone haar deelname aan de Europese onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten SAFIR-MED en CORUS-XUAM met succes afgerond en werd het DIOL-project opgestart met een consortium van Belgische en Europese havenautoriteiten en industriële partners. Het bedrijf speelt ook een sleutelrol in het Belgische U-space-implementatieproject BUR-DI.

De bedrijfsopbrengsten voor het boekjaar 2023 bedragen 1,6 miljoen EUR ten opzichte van 1,2 miljoen EUR in 2022. De omzet bedroeg 0,8 miljoen EUR (ten opzichte van 0,4 miljoen EUR in 2022).

De bedrijfskosten voor het boekjaar 2023 bedragen 2,8 miljoen EUR. Dit betreft een stijging met 29% ten opzicht van het boekjaar 2022, die kan toegeschreven worden aan tijdelijke dienstencontracten (voor consultancy) en een toename van de bezoldigingen en sociale lasten.

De Raad van Bestuur van SkeyDrone besluit dat het nettoresultaat na belastingen -1,1 miljoen EUR bedraagt.

Voor meer details verwijzen we naar de jaarrekening en het jaarverslag van SkeyDrone.



Financiële gegevens over het boekjaar 2023

1. Balans en resultatenrekening (in duizenden EUR)

Resultatenrekening	2022	2023	Evolutie
Omzet	305.450	308.068	2.619
Geproduceerde vaste activa	609	320	-289
Andere bedrijfsopbrengsten	3.845	5.278	1.433
Niet-recurrente bedrijfsopbrengsten	29	182	153
Bedrijfsopbrengsten	309.932	313.848	3.915
Handelsgoederen grand- en hulpstoffen	39	34	-5
Diensten en diverse goederen	112.164	118.519	6.355
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	157.504	174.191	16.687
Afschrijvingen	12.718	13.738	1020
Waardeverminderingen en voorzieningen	2.818	-2.178	-4.995
Andere bedrijfskosten	1.854	2.736	882
Niet-recurrente bedrijfskosten	3.368	861	-2.507
Bedrijfskosten	290.464	307.902	17.438
Bedrijfsresultaat	19.469	5.946	-13.522
Financieel resultaat	-488	2.276	2.764
Belastingen op het resultaat	306	70	-236
Geconsolideerd resultaat	18.675	8.152	-10.522
Aandeel van derden in het resultaat	-498	-561	-64
Aandeel van de groep in het resultaat	19.172	8.714	-10.459



Boekjaar 2023	kEUR
Netto resultaat van skeyes	9.069
Aandeel v/d groep in het resultaat van EPNB	207
Aandeel v/d groep in het resultaat van SkeyDrone	-561
Aandeel v/d Groep in het geconsolideerde resultaat	8.714

De geconsolideerde jaarrekening sluit af met een winst van 8,2 miljoen EUR: het aandeel van de groep in het resultaat bedraagt 8,7 miljoen EUR, waarvan 9,1 miljoen EUR van de moederonderneming skeyes, 207 kEUR van EPNB (50%) en een verlies van 561 kEUR van de dochtervennootschap SkeyDrone (50%); het aandeel van derden in het resultaat betreft het aandeel van 50% van Brussels Airport Ventures NV in het verlies van SkeyDrone.



skeyes vertegenwoordigt 98% van de geconsolideerde bedrijfsopbrengsten en 97% van de geconsolideerde bedrijfskosten.

De geproduceerde vaste activa betreffen interne ontwikkelingen door SkeyDrone die in 2022 voor de eerste keer geactiveerd werden voor een bedrag van 609 kEUR.

Het geconsolideerde balanstotaal bedraagt 561 miljoen EUR. Ook aan balanszijde vertegenwoordigt skeyes meer dan 99% van de verschillende posten in de geconsolideerde balans.

Het belang van derden geeft aan welk deel van het geconsolideerde eigen vermogen niet in handen is van de moedermaatschappij skeyes, maar door derden (i.e. Brussels Airport Ventures NV) is ingebracht.

Voor de bespreking van de balans en resultatenrekening van de moeder- en dochterondernemingen verwijzen we naar de statutaire jaarrekening en het jaarverslag van de desbetreffende ondernemingen.

2. Gebeurtenissen na balansdatum

Niet van toepassing.

Activa	2022	2023	Evolutie
Vaste activa	108.909	118.676	9.767
Vlottende activa	428.138	442.715	14.576
Totaal activa	537.047	561.390	24.343

Passiva	2022	2023	Evolutie
Eigen vermogen	281.220	289.852	8.633
Belangen van derden	805	2.407	1.602
Voorzieningen	24.026	21.408	-2.618
Schulden	230.996	247.723	16.727
Totaal passiva	537.047	561.390	24.343

Verslag van het College van commissarissen

Verslag van het College van commissarissen van het autonoom overheidsbedrijf skeyes over het boekjaar afgesloten op 31 december 2023

Overeenkomstig de wettelijke en statutaire bepalingen, en meer bepaald, ingevolge artikel 25 van de Wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (hierna genoemd "Wet van 21 maart 1991") dat verwijst naar de artikelen 3:74 en 3:75 van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen, brengt het College van commissarissen u verslag uit in het kader van het mandaat van commissaris van skeyes ("het autonoom overheidsbedrijf"). Dit verslag omvat ons oordeel over de balans op 31 december 2023, de resultatenrekening afgesloten op 31 december 2023 en over de toelichting (alle stukken gezamenlijk de "jaarrekening") en omvat tevens ons verslag betreffende de overige door wet- en regelgeving gestelde eisen. Deze verslagen zijn één en ondeelbaar.

De leden van het Instituut van de Bedrijfsrevisoren, werden benoemd bij Ministerieel Besluit van 18 augustus 2023. Deze benoeming geldt voor de duur die noodzakelijk is voor het uitvoeren van de controleactiviteiten van de boekjaren 2023, 2024 en 2025.

Op grond van artikel 25, §3 van de wet van 21 maart 1991 werden twee leden van het College van commissarissen benoemd door de algemene vergadering van het Rekenhof van respectievelijk 19 april 2023 en 30 augustus 2023.

Ze hebben de wettelijke controle van de jaarrekening van het autonoom overheidsbedrijf voor het eerst uitgevoerd.

Verslag over de jaarrekening

Oordeel zonder voorbehoud

Het College van commissarissen heeft de wettelijke controle uitgevoerd van de jaarrekening van het autonoom overheidsbedrijf skeyes, die de balans op 31 december 2023 omvat, alsook de resultatenrekening van het boekjaar afgesloten op die datum en de toelichting, met een balanstotaal van € 559.049.531 en waarvan de resultatenrekening afsluit met een winst van het boekjaar van € 9.068.544.

Naar ons oordeel geeft de Jaarrekening een getrouw beeld van het vermogen en de financiële toestand van het autonoom overheidsbedrijf per 31 december 2023 alsook van haar resultaten over het boekjaar dat op die datum is afgesloten, in overeenstemming met het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel.

Basis voor het oordeel zonder voorbehoud

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens de internationale controlestandaarden (ISA's) zoals van toepassing in België. Onze verantwoordelijkheden op grond van deze standaarden zijn verder beschreven in de sectie "Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening" van ons verslag. Wij hebben alle deontologische vereisten die relevant zijn voor de controle van de jaarrekening in België nageleefd, met inbegrip van deze met betrekking tot de onafhankelijkheid.





Wij hebben van het bestuursorgaan en van de aangestelden van het autonoom overheidsbedrijf de voor onze controle vereiste ophelderingen en inlichtingen verkregen.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Benadrukking van bepaalde aangelegenheden

Zonder afbreuk te doen aan ons hierboven tot uitdrukking gebracht oordeel, vestigen wij de aandacht op de toelichting onder de hoofding A op VOL-kap 6.15 bij de jaarrekening die een beschrijving omvat met betrekking tot de verschillende hypothesen voor de omzeterkenning die gebruikt werden in de periode 2020 tot en met 2023 en de impact van de wijzigingen in de hypothesen op de omzet en het resultaat met name voor de jaren 2022 en 2023. Ingevolge de goedkeuring door de Europese Commissie op 13 december 2023 van een nieuwe versie van het prestatieplan (RP3) is de omzeterkenning voor 2023 gebeurd op basis van het goedgekeurde RP3 prestatieplan.

Verantwoordelijkheden van het bestuursorgaan voor het opstellen van de jaarrekening

Het bestuursorgaan is verantwoordelijk voor het opstellen van de jaarrekening die een getrouw beeld geeft in overeenstemming met het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel, alsook voor de interne beheersing die het bestuursorgaan noodzakelijk acht voor het opstellen van de jaarrekening die geen afwijking van materieel belang bevat die het gevolg is van fraude of van fouten.

Bij het opstellen van de jaarrekening is het bestuursorgaan verantwoordelijk voor het inschatten van de mogelijkheid van het autonoom overheidsbedrijf om haar continuïteit te handhaven, het toelichten, indien van toepassing, van aangelegenheden die met continuïteit verband houden en het gebruiken van de continuïteitsveronderstelling, tenzij het bestuursorgaan het voornemen heeft om het autonoom overheidsbedrijf te liquideren of om de bedrijfsactiviteiten te beëindigen of geen realistisch alternatief heeft dan dit te doen.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

Onze doelstellingen zijn het verkrijgen van een redelijke mate van zekerheid over de vraag of de jaarrekening als geheel geen afwijking van materieel belang bevat die het

gevolg is van fraude of van fouten en het uitbrengen van een commissarisverslag waarin ons oordeel is opgenomen. Een redelijke mate van zekerheid is een hoog niveau van zekerheid, maar is geen garantie dat een controle die overeenkomstig de ISA's is uitgevoerd altijd een afwijking van materieel belang ontdekt wanneer die bestaat. Afwijkingen kunnen zich voordoen als gevolg van fraude of fouten en worden als van materieel belang beschouwd indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat zij, individueel of gezamenlijk, de economische beslissingen genomen door gebruikers op basis van deze jaarrekening, beïnvloeden.

Bij de uitvoering van onze controle leven wij het wettelijk, reglementair en normatief kader dat van toepassing is op de controle van de jaarrekening in België na. Een wettelijke controle biedt evenwel geen zekerheid omtrent de toekomstige levensvatbaarheid van het autonoom overheidsbedrijf, noch omtrent de efficiëntie of de doeltreffendheid waarmee het bestuursorgaan de bedrijfsvoering van het autonoom overheidsbedrijf ter hand heeft genomen of zal nemen. Onze verantwoordelijkheden inzake de door het bestuursorgaan gehanteerde continuïteitsveronderstelling staan hieronder beschreven.

Als deel van een controle uitgevoerd overeenkomstig de ISA's, passen wij professionele oordeelsvorming toe en handhaven wij een professioneel-kritische instelling gedurende de controle. We voeren tevens de volgende werkzaamheden uit:

- het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening een afwijking van materieel belang bevat die het gevolg is van fraude of van fouten, het bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden die op deze risico's inspelen en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Het risico van het niet detecteren van een van materieel belang zijnde afwijking is groter indien die afwijking het gevolg is van fraude dan indien zij het gevolg is van fouten, omdat bij fraude sprake kan zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten om transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing;
- het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle, met als doel controlewerkzaamheden op te zetten die in de gegeven omstandigheden geschikt zijn maar die niet zijn gericht op het geven van een oordeel over de effectiviteit van de interne beheersing van het autonoom overheidsbedrijf;

- het evalueren van de geschiktheid van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van de door het bestuursorgaan gemaakte schattingen en van de daarop betrekking hebbende toelichtingen;
- het concluderen of de door het bestuursorgaan gehanteerde continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar is, en het concluderen, op basis van de verkregen controle-informatie, of er een onzekerheid van materieel belang bestaat met betrekking tot gebeurtenissen of omstandigheden die significante twijfel kunnen doen ontstaan over de mogelijkheid van het autonoom overheidsbedrijf om haar continuïteit te handhaven. Indien wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij ertoe gehouden om de aandacht in ons commissarisverslag te vestigen op de daarop betrekking hebbende toelichtingen in de jaarrekening, of, indien deze toelichtingen inadequaat zijn, om ons oordeel aan te passen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van ons commissarisverslag. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat het autonoom overheidsbedrijf haar continuïteit niet langer kan handhaven;
- het evalueren van de algehele presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening, en van de vraag of de jaarrekening de onderliggende transacties en gebeurtenissen weergeeft op een wijze die leidt tot een getrouw beeld.

Wij communiceren met het bestuursorgaan onder meer over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante controlebevindingen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing die wij identificeren gedurende onze controle.

Overige door wet- en regelgeving gestelde eisen

Verantwoordelijkheden van het bestuursorgaan

Het bestuursorgaan is verantwoordelijk voor het opstellen en de inhoud van het beheersverslag, voor het naleven van de wettelijke en bestuursrechtelijke voorschriften die van toepassing zijn op het voeren van de boekhouding, alsook voor het naleven van de Wet van 21 maart 1991, van de statuten en het beheerscontract van toepassing op het autonoom overheidsbedrijf.

Verantwoordelijkheden van het College van commissarissen

In het kader van onze opdracht en overeenkomstig de Belgische bijkomende norm (herziene versie 2020) bij de in België van toepassing zijnde internationale controles-tandaarden (ISA's), is het onze verantwoordelijkheid om, in alle van materieel belang zijnde opzichten, het beheers-verslag over de

Jaarrekening te verifiëren, alsook de naleving van bepaalde verplichtingen van de Wet van 21 maart 1991 en van de statuten te verifiëren, alsook verslag over deze aangele-genheden uit te brengen.

Aspecten betreffende het beheersverslag

Naar ons oordeel, na het uitvoeren van specifieke werkzaamheden op het beheersverslag over de Jaarrekening, zijn wij van oordeel dat dit Beheersverslag overeenstemt met de jaarrekening voor hetzelfde boekjaar en is opge-steld overeenkomstig de artikelen 3:5 en 3:6 van het Wet-boek van vennootschappen en verenigingen.

In de context van onze controle van de jaarrekening, zijn wij tevens verantwoordelijk voor het overwegen, in het bij-zonder op basis van de kennis verkregen in de controle, of het Beheersverslag een afwijking van materieel belang bevat, hetzij informatie die onjuist vermeld is of anderszins misleidend is. In het licht van de werkzaamheden die wij hebben uitgevoerd, dienen wij u geen afwijking van mate-rieel belang te melden.

Vermelding betreffende de sociale balans

De sociale balans neer te leggen bij de Nationale Bank van België overeenkomstig artikel 3:12, § 1, 8° van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen, bevat, zowel qua vorm als qua inhoud alle door dit Wetboek voorgeschreven inlichtingen, waaronder deze betreffende de informatie inzake de lonen en de vormen, en bevat geen van materieel belang zijnde inconsistenties ten aanzien van de informatie waarover wij beschikken in het kader van onze opdracht.

Vermeldingen betreffende de onafhankelijkheid

Onze kantoren en onze netwerken hebben geen opdrach-ten verricht die onverenigbaar zijn met de wettelijke con-trole van de Jaarrekening en zijn in de loop van ons man-daot onafhankelijk gebleven tegenover het autonoom overheidsbedrijf.

Er werden geen bijkomende opdrachten die verenigbaar

zijn met de wettelijke controle van de Jaarrekening be-doeld in artikel 3:65 van het Wetboek van vennootschap-pen en verenigingen en waarvoor honoraria verschuldigd zijn, verricht.

Andere vermeldingen

- Onverminderd formele aspecten van ondergeschikt be-lang, werd de boekhouding gevoerd in overeenstem-ming met de in België van toepassing zijnde wettelijke en reglementaire voorschriften en rekening houdend met specifieke wetgeving van toepassing, desgevallend afwijkend van de Belgische boekhoudwet, met in het bij-zonder de Wet van 31 juli 2017 tot wijziging van artikel 176 van de wet van 21 maart 1991 dewelke stelt dat er geen boekhoudkundige voorzieningen moet worden aange-legd inzake voorzieningen voor risico's en kosten voor beschikbaarheid en verlof voorafgaand aan het pensioen van het personeel van skeyes.
- De resultaatverwerking stemt overeen met de wettelijke en statutaire bepalingen.
- Wij hebben geen kennis van verrichtingen of beslissin-gen die in overtreding met de Wet van 21 maart 1991, de statuten, of het van toepassing zijnde beheerscontract zijn gedaan of genomen en die in ons verslag zouden moeten vermeld worden.

Brussel,

Het College van commissarissen,

De leden van het Instituut van de Bedrijfsrevisoren

Callens Vandelanotte, *Commissaris*

vertegenwoordigd door

Jan Van Brabant, *Bedrijfsrevisor*

–

Mazars Bedrijfsrevisoren BV, *Commissaris*

vertegenwoordigd door

Romuald Bilem, *Bedrijfsrevisor*

Het Rekenhof vertegenwoordigd door

Olivier Hubert,

Raadsheer van het Rekenhof

–

Hilde François,

Eerste voorzitter van het Rekenhof

Verslag van het College van commissarissen van het autonoom overheidsbedrijf skeyes over het boekjaar afgesloten op 31 december 2023 (Geconsolideerde jaarrekening)

In het kader van de wettelijke controle van de geconsolideerde jaarrekening van Skeyes (de "Vennootschap" of "het autonoom overheidsbedrijf") en haar filialen (samen "de Groep" en "de Geconsolideerde Jaarrekening"), legt het College van Commissarissen u haar verslag voor. Dit bevat haar verslag over de Geconsolideerde Jaarrekening en de overige door wet- en regelgeving gestelde eisen. Deze verslagen zijn één en ondeelbaar.

De leden van het Instituut van de Bedrijfsrevisoren werden benoemd bij Ministerieel Besluit van 18 augustus 2023. Deze benoeming geldt voor de duur die noodzakelijk is voor het uitvoeren van de controleactiviteiten van de boekjaren 2023, 2024 en 2025. Ze hebben de wettelijke controle

van de Geconsolideerde jaarrekening van het autonoom overheidsbedrijf uitgevoerd gedurende één boekjaar.

Verslag over de Geconsolideerde Jaarrekening

Oordeel zonder voorbehoud

Het College van commissarissen heeft de wettelijke controle uitgevoerd van de Geconsolideerde Jaarrekening van de Groep, die de balans op 31 december 2023 omvat, als ook de resultatenrekening van het boekjaar afgesloten op die datum en de toelichting, met een balanstotaal van K€ 561.390 en waarvan de resultatenrekening afsluit met een

winst van het boekjaar van KEUR 8.152.

Naar ons oordeel geeft de Geconsolideerde Jaarrekening een getrouw beeld van het vermogen en van de financiële toestand van de Groep per 31 december 2023, als ook van haar resultaten over het boekjaar dat op die datum is afgesloten, in overeenstemming met het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel.

Basis voor het oordeel zonder voorbehoud

We hebben onze controle uitgevoerd in overeenstemming met de International Standards on Auditing ("ISAs"). Onze verantwoordelijkheden uit hoofde van die standaarden zijn nader beschreven in het gedeelte "Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de Geconsolideerde Jaarrekening" van ons verslag.

Wij hebben alle deontologische vereisten die relevant zijn voor de controle van de Geconsolideerde Jaarrekening in België nageleefd, met inbegrip van deze met betrekking tot de onafhankelijkheid.

Wij hebben van het bestuursorgaan en van de aangestelden van het autonoom overheidsbedrijf de voor onze controle vereiste ophelderingen en inlichtingen verkregen.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Benadrukking van bepaalde aangelegenheden

Zonder afbreuk te doen aan ons hierboven tot uitdrukking gebracht oordeel, vestigen wij de aandacht op de toelichting onder de hoofding A op CONSO 9 bij de Geconsolideerde Jaarrekening die een beschrijving omvat met betrekking tot de verschillende hypothesen voor de omzeterkenning die gebruikt werden in de periode 2020 tot en met 2023 en de impact van de wijzigingen in de hypothesen op de omzet en het resultaat met name voor de jaren 2023 en 2022. Ingevolge de goedkeuring door de Europese Commissie op 13 december 2023 van een nieuwe versie van het prestatieplan (RP3) is de omzeterkenning voor 2023 gebeurd op basis van het goedgekeurde RP3 prestatieplan.



Verantwoordelijkheden van het bestuursorgaan voor het opstellen van de Geconsolideerde Jaarrekening

Het bestuursorgaan is verantwoordelijk voor het opstellen van de Geconsolideerde Jaarrekening die een getrouw beeld geeft in overeenstemming met het in België van toepassing zijnde boekhoudkundige referentiestelsel en met de in België van toepassing zijnde wettelijke en reglementaire voorschriften, alsook voor een systeem van interne beheersing die het bestuursorgaan noodzakelijk acht voor het opstellen van de Geconsolideerde Jaarrekening die geen afwijking van materieel belang bevat die het gevolg is van fraude of van fouten.

In het kader van de opstelling van de Geconsolideerde Jaarrekening is het bestuursorgaan verantwoordelijk voor het inschatten van de mogelijkheid van de Groep om haar continuïteit te handhaven; het toelichten, indien van toepassing, van aangelegenheden die met continuïteit verband houden en het gebruiken van de continuïteitsveronderstelling tenzij het bestuursorgaan het voornemen heeft om het autonoom overheidsbedrijf te vereffenen of om de bedrijfsactiviteiten stop te zetten of geen realistisch alternatief heeft dan dit te doen.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle over de Geconsolideerde Jaarrekening

Onze doelstellingen zijn het verkrijgen van een redelijke mate van zekerheid over de vraag of de Geconsolideerde Jaarrekening als geheel geen afwijking van materieel belang bevat die het gevolg is van fraude of van fouten en het uitbrengen van een commissarisverslag waarin ons oordeel is opgenomen. Een redelijke mate van zekerheid is een hoog niveau van zekerheid, maar is geen garantie dat een controle die overeenkomstig de ISAs is uitgevoerd altijd een afwijking van materieel belang ontdekt wanneer die bestaat. Afwijkingen kunnen zich voordoen als gevolg van fraude of fouten en worden als van materieel belang beschouwd indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat zij, individueel of gezamenlijk, de economische beslissingen genomen door gebruikers op basis van de Geconsolideerde Jaarrekening beïnvloeden.

Bij de uitvoering van onze controle leven wij het wettelijk, reglementair en normatief kader dat van toepassing is op de controle van de Geconsolideerde Jaarrekening in België na. De wettelijke controle biedt geen zekerheid omtrent de toekomstige levensvatbaarheid van de Groep, noch omtrent de efficiëntie of de doeltreffendheid waarmee het bestuursorgaan de bedrijfsvoering van de Ven-

nootschap ter hand heeft genomen of zal nemen. Onze verantwoordelijkheden inzake de door het bestuursorgaan gehanteerde continuïteitsveronderstelling staan hieronder beschreven.

Als deel van een controle uitgevoerd overeenkomstig de ISAs, passen wij professionele oordeelsvorming toe en handhaven wij een professioneel-kritische instelling gedurende de controle. We voeren tevens de volgende werkzaamheden uit:

- het identificeren en inschatten van de risico's dat de Geconsolideerde Jaarrekening een afwijking van materieel belang bevat die het gevolg is van fraude of fouten, het bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden die op deze risico's inspelen en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Het risico van het niet detecteren van een van materieel belang zijnde afwijking is groter indien die afwijking het gevolg is van fraude dan indien zij het gevolg is van fouten, omdat bij fraude sprake kan zijn van

samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten om transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van het systeem van interne beheersing;

- het verkrijgen van inzicht in het systeem van interne beheersing dat relevant is voor de controle, met als doel controlewerkzaamheden op te zetten die in de gegeven omstandigheden geschikt zijn maar die niet zijn gericht op het geven van een oordeel over de effectiviteit van het systeem van interne beheersing van de Groep;
- het evalueren van de geschiktheid van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en het evalueren van de redelijkheid van de door het bestuursorgaan gemaakte schattingen en van de daarop betrekking hebbende toelichtingen;
- het concluderen van de aanvaardbaarheid van de door het bestuursorgaan gehanteerde continuïteitsveronderstelling, en op basis van de verkregen controle-informatie, concluderen of er een onzekerheid van materieel belang



bestaat met betrekking tot gebeurtenissen of omstandigheden die significante twijfel kunnen doen ontstaan over de mogelijkheid van de Groep om de continuïteit te handhaven. Als we besluiten dat er sprake is van een onzekerheid van materieel belang, zijn wij ertoe gehouden om de aandacht in ons commissarisverslag te vestigen op de daarop betrekking hebbende toelichtingen in de Geconsolideerde Jaarrekening of, indien deze toelichtingen inadequaat zijn, om ons oordeel aan te passen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot op de datum van ons commissarisverslag. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat de continuïteit van de Groep niet langer gehandhaafd kan worden;

- Het evalueren van de algehele presentatie, structuur en inhoud van de Geconsolideerde Jaarrekening, en of deze Geconsolideerde Jaarrekening de onderliggende transacties en gebeurtenissen weergeeft op een wijze die leidt tot een getrouw beeld.

Wij communiceren met het beheersorgaan en de aangelegden van het autonoom overheidsbedrijf, onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante controlebevindingen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing die we identificeren gedurende onze controle.

Overige door wet- en regelgeving gestelde eisen

Verantwoordelijkheden van het bestuursorgaan

Het bestuursorgaan is verantwoordelijk voor het opstellen en de inhoud van het jaarverslag over de Geconsolideerde Jaarrekening en de andere informatie opgenomen in het jaarverslag over de Geconsolideerde Jaarrekening.

Verantwoordelijkheden van het College van commissarissen

In het kader van ons mandaat en overeenkomstig de Bel-

gische bijkomende norm (herziene versie 2020) bij de in België van toepassing zijnde internationale controlestandaarden (ISA's), is het onze verantwoordelijkheid om, in alle van materieel belang zijnde opzichten, het jaarverslag over de geconsolideerde jaarrekening te verifiëren, alsook verslag over deze aangelegenheid uit te brengen.

Aspecten betreffende het jaarverslag over de Geconsolideerde Jaarrekening

Na het uitvoeren van specifieke werkzaamheden op het jaarverslag over de Geconsolideerde Jaarrekening, zijn wij van oordeel dat dit jaarverslag overeenstemt met de Geconsolideerde Jaarrekening voor hetzelfde boekjaar en is opgesteld overeenkomstig het artikel 3:32 van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen.

In de context van onze controle van de Geconsolideerde Jaarrekening, zijn wij tevens verantwoordelijk voor het overwegen, op basis van de kennis verkregen in de controle, of het Geconsolideerd Jaarverslag een afwijking van materieel belang bevat, hetzij informatie die onjuist vermeld is of anderszins misleidend is. In het licht van de werkzaamheden die wij hebben uitgevoerd, dienen wij u geen afwijking van materieel belang te melden.

Vermeldingen betreffende de onafhankelijkheid

Wij hebben geen opdrachten verricht die onverenigbaar zijn met de wettelijke controle van de Geconsolideerde Jaarrekening en zijn in de loop van ons mandaat onafhankelijk gebleven tegenover de Groep.

Brussel,

Het College van commissarissen,

Callens, Vandelanotte & Theunissen BV, *Commissaris*
vertegenwoordigd door
Jan Van Brabant, *Bedrijfsrevisor*
Voorzitter van het College van commissarissen

—

Mazars Bedrijfsrevisoren BV, *Commissaris*
vertegenwoordigd door
Romuald Bilem, *Bedrijfsrevisor*



Jaarrekening

Resultatenrekening in '000 EUR	31/12/2022	31/12/2023	
Bedrijfsopbrengsten	310.411.506,82	315.181.317,60	
A. Omzet	306.060.922,83	309.568.222,61	REF A
B. Voorraad goederen in bewerking en gereed product en bestellingen in uitvoering			
C. Geproduceerde vaste activa			
D. Andere bedrijfsopbrengsten	4.322.461,58	5.431.505,06	
E. Niet recurrente bedrijfsopbrengsten	28.122,41	181.589,93	
Bedrijfskosten	291.097.095,94	308.371.427,91	
A. Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen			
1. Aankopen			
2. Voorraad: afname (toename)			
B. Diensten en diverse goederen	109.655.945,31	115.682.531,73	
C. Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	160.836.519,01	177.817.672,41	
D. Afschrijvingen en waardeverminderingen	12.570.001,89	13.454.554,44	
E. Waardeverminderingen op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvord.	151.526,51	440.955,68	
F. Voorzieningen voor risico's en kosten	2.666.313,19	-2.618.481,54	
G. Andere bedrijfskosten	1.851.838,11	2.733.559,59	
H. Als herstructureringskosten geactiveerde bedrijfskosten			
I. Niet recurrente bedrijfskosten	3.364.951,92	860.635,60	REF B
Bedrijfswinst (Bedrijfsverlies)	19.314.410,88	6.809.889,69	
Financiële opbrengsten	145.019,25	2.435.117,34	
Recurrente financiële opbrengsten	145.019,25	2.435.117,34	
A. Opbrengsten uit financiële vaste activa			
B. Opbrengsten uit vlottende activa	0,00	30.697,08	
C. Andere financiële opbrengsten	145.019,25	2.404.420,26	
Niet recurrente financiële opbrengsten			
Financiële kosten	618.525,16	176.463,23	
Recurrente financiële kosten	618.525,16	176.463,23	
A. Kosten van schulden	266.704,19	157.554,17	
B. Waardevermindering op vlottende activa anders dan voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen - Toevoegingen (Terugneming)			

C. Andere financiële kosten	351.820,97	18.909,06
Niet-recurrente financiële kosten		
Winst (Verlies) van het boekjaar voor belasting	18.840.904,97	9.068.543,80
A. Onttrekking aan de uitgestelde belasting		
B. Overboeking naar de uitgestelde belasting		
Belasting op het resultaat	0,00	0,00
A. Belastingen		
B. Regularisering van belastingen en terugneming van voorzieningen voor belastingen	0,00	0,00
Winst (Verlies) van het boekjaar	18.840.904,97	9.068.543,80
Onttrekking aan de belastingvrije reserves		
Overboeking naar de belastingvrije reserves		
Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar	18.840.904,97	9.068.543,80

Resultaatverwerking in '000 EUR	31/12/2022	31/12/2023
Te bestemmen winst (verlies)	27.361.347,55	9.068.543,80
Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar	18.840.904,97	9.068.543,80
Overgedragen winst (verlies) van het vorige boekjaar	8.520.442,58	0,00
Onttrekking aan het eigen vermogen		
aan de inbreng		
aan de reserves		
Toevoeging aan het eigen vermogen	27.361.347,55	9.068.543,80
aan de inbreng		
aan de wettelijke reserve	2.500.000,00	0,00
aan de overige reserves	24.861.347,55	9.068.543,80
Over te dragen winst (verlies)	0,00	0,00
Tussenkost van de vennoten in het verlies		
Uit te keren winst		
Vergoeding van de inbreng		
Bestuurders of zaakvoerders		
Andere rechthebbenden		

Activa in '000 EUR	31/12/2022	31/12/2023
Oprichtingskosten		
VASTE ACTIVA	113.675.029,10	123.312.218,98
Immateriële vaste activa	178.835,01	131.958,27
Materiële vaste activa	107.681.803,45	117.364.920,48
A. Terreinen en gebouwen	50.083.730,54	48.639.425,08
B. Installaties, machines en uitrusting	30.988.495,00	30.264.101,21
C. Meubilair en rollend materieel	3.696.782,64	3.744.821,14
D. Leasing en soortgelijke rechten		
E. Overige materiële vaste activa	4.270.081,94	3.998.372,71
F. Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	18.642.713,33	30.718.200,34
Financiële vaste activa	5.814.390,64	5.814.390,64
A. Verbonden ondernemingen	5.779.000,00	5.779.000,00
1. Deelnemingen	5.779.000,00	5.779.000,00
2. Vorderingen		
B. Ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat		
1. Deelnemingen		
2. Vorderingen		
C. Andere financiële vaste activa	35.390,64	36.340,23
1. Aandelen		
2. Vorderingen en borgtochten in contanten	35.390,64	36.340,23

REF B

REF C

Activa in '000 EUR	31/12/2022	31/12/2023
VLOTTENDE ACTIVA	421.859.893,91	435.737.312,27
Vorderingen op meer dan één jaar	4.999.364,78	4.340.303,72
A. Handelsvorderingen		
B. Overige vorderingen	4.999.364,78	4.340.303,72
Vorraden en bestellingen in uitvoering		
A. Voorraden		
1. Grond- en hulpstoffen		
2. Goederen in bewerking		
3. Gereed product		
4. Handelsgoederen		
5. Onroerende goederen bestemd voor verkoop		
6. Vooruitbetalingen		
B. Bestellingen in uitvoering		
Vorderingen op ten hoogste één jaar	65.199.822,75	55.867.836,82
A. Handelsvorderingen	15.408.037,98	14.166.447,04
B. Overige vorderingen	49.791.784,77	41.701.389,78
Geldbeleggingen	52.471.948,02	100.020.593,09
A. Eigen aandelen		
B. Overige beleggingen	52.471.948,02	100.020.593,09
Liquide middelen	54.497.096,77	34.196.105,17
Overlopende rekeningen	244.691.661,59	241.312.473,47
TOTAAL VAN DE ACTIVA	535.534.923,01	559.049.531,25

Passiva in '000 EUR	31/12/2022	31/12/2023	
EIGEN VERMOGEN	281.264.021,36	290.251.488,76	REF F
Kapitaal	170.000.000,00	170.000.000,00	
A. Geplaatst kapitaal	170.000.000,00	170.000.000,00	
B. Niet opgevraagd kapitaal			
Uitgiftepremies			
Herwaarderingsmeerwaarden			
Reserves	111.021.382,48	120.089.926,28	
A. Wettelijke reserves	17.000.000,00	17.000.000,00	
B. Onbeschikbare reserves			
1. Voor eigen aandelen			
2. Andere			
C. Belastingvrije reserves			
D. Beschikbare reserves	94.021.382,48	103.089.926,28	
Overgedragen winst of overgedragen verlies	0,00	0,00	
Kapitaalsubsidies	242.638,88	161.562,48	
Voorschot aan de vennoten op de verdeling van het netto-actief			
VOORZIENINGEN EN UITGESTELDE BELASTINGEN	24.026.059,52	21.407.577,95	
A. Voorzieningen voor risico's en kosten	24.026.059,52	21.407.577,95	
1. Pensioenen en soortgelijke verplichtingen	4.339.140,91	4.698.173,91	
2. Belastingen			
3. Grote herstellings- en onderhoudswerken	13.257.917,13	12.064.846,53	
4. Milieuverplichtingen			
5. Overige risico's en kosten	6.429.001,48	4.644.557,51	
B. Uitgestelde belastingen			
SCHULDEN	230.244.842,13	247.390.464,54	
Schulden op meer dan één jaar	101.433.929,72	96.420.879,24	

Passiva in '000 EUR	31/12/2022	31/12/2023	
A. Financiële schulden	100.520.374,68	95.530.624,20	
1. Achtergestelde leningen			
2. Niet achtergestelde obligatieleningen			
3. Leasingschulden en soortgelijke schulden			
4. Kredietinstellingen			
5. Overige leningen	100.520.374,68	95.530.624,20	REF G
B. Handelsschulden			
1. Leveranciers			
2. Te betalen wissels			
C. Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen			
D. Overige schulden	913.555,04	890.255,04	
Schulden op ten hoogste één jaar	95.430.956,57	100.299.401,84	
A. Schulden op meer dan een jaar die binnen het jaar vervallen	27.004.957,86	26.999.999,99	REF G
B. Financiële schulden			
1. Kredietinstellingen			
2. Overige leningen			
C. Handelsschulden	38.159.320,23	41.871.306,49	REF H
1. Leveranciers	38.159.320,23	41.871.306,49	
2. Te betalen wissels			
D. Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen			
E. Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	28.833.773,84	29.996.868,36	REF H
1. Belastingen	6.983.441,80	6.455.814,96	
2. Bezoldigingen en sociale lasten	21.850.332,04	23.541.053,40	
F. Overige schulden	1.432.904,64	1.431.227,00	
Overlopende rekeningen	33.379.955,84	50.670.183,46	REF D/E
TOTAAL DER PASSIVA	535.534.923,01	559.049.531,25	

Samenvatting van de waarderingsregels

Activa

Oprichtingskosten

De oprichtingskosten en eerste vestigingskosten worden onmiddellijk ten laste genomen tijdens het boekjaar waarin zij werden gemaakt.

De herstructureringskosten worden geactiveerd wanneer het gaat om welbepaalde uitgaven die verband houden met een ingrijpende wijziging in de structuur of de organisatie van de vennootschap en deze uitgaven een blijvende en gunstige weerslag hebben op de rentabiliteit van de vennootschap.

Deze kosten maken het voorwerp uit van afschrijvingen in jaarlijkse schijven van 20 %.

Immateriële vaste activa

De vergoedingen voor licenties en octrooien zijn opgenomen onder deze rubriek en zijn onderworpen aan een lineair afschrijvingspercentage van 20 % per jaar.

Studies daarentegen worden via de betrokken kostenrekening direct in last genomen in de «Diensten en diverse goederen» (toegepast vanaf het jaar 2000).

Materiële vaste activa

De vaste activa worden opgenomen op het actief van de balans tegen hun aankoopwaarde, inclusief de bijkomende kosten. Voor de grote projecten omvatten de bijkomende kosten naast de niet terugvorderbare belastingen en vervoerkosten, de erelonen voor architecten en studiebureaus (m.b.t. stabiliteit, speciale technieken, veiligheid en controle).

De afschrijvingen worden berekend per maand op lineaire wijze, volgens de percentages vermeld in de afschrijvingstabel, terwijl de maand van indienststelling overeen stemt met de eerste maandelijks afschrijvingssschijf.

De vaste activa worden beschouwd als in dienst genomen hetzij op de datum van het proces-verbaal van de voorlopige oplevering (op die datum kunnen ze gelicht worden uit de rubriek «Vaste activa in aanbouw» waarop ze geregistreerd waren en op hun specifieke rekening worden geboekt), hetzij op de datum van de levering van het goed.

Uitzonderlijk kan skeyes afschrijvingen voorzien op de «Vaste activa in aanbouw», wanneer de indienstneming plaats heeft voor de voorlopige oplevering; in een dergelijk geval wordt rekening gehouden met de werkelijke datum van de indienstneming.

De categorieën van de (im)materiële vaste activa werden in 2019 gereviewed, verder gedifferentieerd en verfijnd. In functie van de geraamde economische levensduur van de investeringen in de verschillende categorieën werden de afschrijvingspercentages bepaald. Voor een aantal categorieën wordt de afschrijvingsperiode langer, voor andere korter.

Financiële vaste activa

Verbonden ondernemingen

De financiële vaste activa worden geboekt op de actiefzijde van de balans tegen hun aankoopwaarde.

Op het einde van elk boekjaar, wordt de waardering herzien in functie van de toestand, de rentabiliteit of de vooruitzichten van de onderneming waarin de deelneming wordt gehouden.

Waardeverminderingen worden geboekt voor de financiële vaste activa waarvoor een duurzame minwaarde wordt vastgesteld of waarvan de terugbetaling in zijn geheel of gedeeltelijk onzeker of in gevaar is.

Een terugname van de waardeverminderingen wordt doorgevoerd ten belope van de genoemde waardeverminderingen indien later een duurzame meerwaarde wordt vastgesteld.

Wanneer de geraamde waarde hoger is dan de waarde van de geboekte post wordt, in principe, geen verandering aangebracht aan de boekhoudkundige waarde.

Handelsvorderingen op meer dan één jaar

De vorderingen worden geboekt tegen hun nominale waarde of hun aankoopwaarde.

Een waardevermindering wordt doorgevoerd wanneer de realisatiewaarde op de dag van de afsluiting lager is dan de boekhoudkundige waarde - en voor zover het gaat om een duurzame waardevermindering - of wanneer de terugbetaling op de vervaldag, in zijn geheel of gedeeltelijk onzeker of in gevaar is.

De waarderingsregels betreffende deviezen zijn hierop van toepassing.

Vorraden

De aangekochte goederen vertegenwoordigen een relatief onbelangrijk bedrag in vergelijking met het totaal van de rubriek «Bedrijfskosten». Ze worden daarom toegewezen aan de «Diensten en diverse goederen» en dus volledig ten laste genomen op het ogenblik van de levering.

Vorderingen op ten hoogste één jaar

De vorderingen worden geboekt tegen hun nominale waarde of hun aankoopwaarde en zijn aan dezelfde waarderingsregels onderworpen als de vorderingen op meer dan één jaar.

Geldbeleggingen

- De geldbeleggingen op termijnrekeningen worden geboekt tegen hun aankoopwaarde;
- De beleggingen in verhandelbare titels worden gewaardeerd tegen de marktwaarde die op nuttige wijze het rendement van de belegging meet voor de gedekte periode op de datum van het verslag;
- De titels die een vaste aflossingswaarde hebben en niet verhandelbaar zijn op de markt, worden gewaardeerd als hadden ze een constant rendementsniveau tot op hun vervaldag.

Overlopende rekeningen van het actief

Deze rubriek omvat:

- Over te dragen kosten, d.w.z. de pro rata van kosten die werden gemaakt tijdens het boekjaar of vorig boekjaar, maar die ten laste van één of meer volgende boekjaren moeten worden gebracht;
- Verworven opbrengsten, d.w.z. de pro rata van opbrengsten die slechts in de loop van een volgend boekjaar worden geïnd, maar betrekking hebben op het verstreken boekjaar.



Passiva

Voorzieningen voor risico's en kosten

Oordelend met voorzichtigheid, oprechtheid en goede trouw, onderzoekt de Raad van Bestuur op het einde van elk boekjaar de aan te leggen voorzieningen om de te verwachten risico's en kosten te dekken, namelijk:

- de kosten die inherent zijn aan grote herstellings- en onderhoudswerken;
- de risico's die ontstaan zijn tijdens het boekjaar uit duidelijk omschreven toekomstige verliezen en kosten;
- de verliezen of kosten van duidelijk omschreven aard, ontstaan tijdens het boekjaar, maar waarvan het bedrag nog niet vaststaat;
- de verbintenissen ingevolge individuele overeenkomsten afgesloten met de personeelsleden, met een definitief karakter en die concreet de vorm aannemen van overeenkomsten afgesloten in het kader van herstructureringsmaatregelen;
- het risico op verliezen doordat skeyes gebonden is aan een prestatieplan waarin, voor het luik kostenefficiëntie, de tarieven voor de 'en route' activiteit vastgelegd worden voor een referteperiode. Op basis van jaarlijkse updates van de vooruitzichten van de verkeersevolutie berekenen we voor de resterende jaren in de referteperiode de verliezen die veroorzaakt worden door het verkeersrisico en die ten onze laste vallen.

De tijdens de vorige boekjaren aangelegde voorzieningen dienen te worden herzien en teruggenomen te worden in de resultaten indien ze niet meer geheel of gedeeltelijk noodzakelijk zijn.

Schulden op meer dan één jaar en schulden op ten hoogste één jaar

Deze schulden worden geboekt tegen hun nominale waarde.

De bezoldigingen en sociale lasten worden gewaardeerd overeenkomstig de geldende sociale en fiscale regelgeving en de akkoorden afgesloten met de representatieve organisaties van de werknemers.

De waarderingsregels betreffende deviezen zijn hierop van toepassing.

Overlopende rekeningen van het passief

De rubriek omvat:

- De toe te rekenen kosten, d.w.z. de pro rata van kosten die pas in een later boekjaar zullen worden betaald, maar die betrekking hebben op het verstreken boekjaar;
- De over te dragen opbrengsten, d.w.z. de pro rata van opbrengsten die in de loop van het boekjaar of van een vorig boekjaar zijn geïnd, doch geheel of gedeeltelijk op een later boekjaar betrekking hebben.

Diversen

Algemene principes van toepassing op de waardering van de activa en passiva die in deviezen zijn uitgedrukt

De verrichtingen in vreemde munten worden omgezet in euro tegen de koers van de dag van de verrichting.

Op het einde van het boekjaar, worden zowel de vaste activa (immateriële, materiële of financiële) als de andere activa en passiva voor het gedeelte van het saldo van die rekeningen uitgedrukt of oorspronkelijk in deviezen, omgezet aan de wisselkoers van toepassing bij hun inboeking.

Toelichting: VOL 6.10. Bedrijfsresultaten - Pensioenen

In toepassing van artikel 85, alinea 2, van het KB van 30 januari 2001 hebben wij de rubriek "Personeelskosten – Ouderdoms- en overlevingspensioenen" in toelichting VOL 6.10 aangepast aan de eigen kenmerken van ons bedrijf.

Deze post bevat de bijdrage van 35% betaald aan de Staat, in functie van de actuele waarde van de verworven en de toekomstige rustpensioenrechten van de actieve statutaire personeelsleden.

Bijkomende vermeldingen bij TOELICHTING VOL.6.10 en bij de SOCIALE BALANS: VOL.6 "Werknemers waarvoor de onderneming een DIMONA-verklaring heeft ingediend of die zijn ingeschreven in het algemeen personeelsregister"

skeyes heeft een DIMONA-aangifte ingediend voor zijn statutaire werknemers, die niet verbonden zijn door een arbeidsovereenkomst (wat bijgevolg inhoudt dat de Wet op de Arbeidsovereenkomsten niet van toepassing is); sinds de oprichting van skeyes worden ze echter vermeld in de sociale balans als werknemers voor onbepaalde duur.

Toelichting bij de eindeloopbaankosten van de verkeersleiders

Luchtverkeersleiders kennen in België, net zoals in vele andere Europese landen, sedert lang een systeem waarbij zij voorafgaand aan het pensioen een aantal jaren in beschikbaarheid worden gesteld. In dat systeem wordt hen een belangrijk deel van hun wedde betaald zonder dat daar prestaties tegenover staan maar de ambtenaar blijft ter beschikking van skeyes. De kostprijs hiervan blijft ten laste van de onderneming die dit opneemt in de kostenbasis die zij aan de klanten aanrekent.

De kosten van beschikbaarheid van de verkeersleiders worden sinds de oprichting van skeyes geboekt in de personeelskosten op het moment van de uitbetaling van deze vergoedingen (principe van de consistentie van de financiële rapportering). Conform de Europese regelgeving van toepassing op de heffingen van luchtvaartnavigatiediensten, worden deze eindeloopbaankosten op hetzelfde moment gefinancierd via de facturatie aan de klanten. In toepassing van het boekhoudprincipe 'matching' is er een overeenstemming tussen de kosten (uitbetaalde vergoedingen aan de verkeersleiders) en de opbrengsten (doorfacturatie van de vergoedingen aan de klanten).

De Wet van 31 juli 2017 tot wijziging van artikel 176 van de wet van 21 maart 1991 bevestigt dat voor de verplichtingen inzake voorzieningen voor risico's en kosten voor beschikbaarheid en verlof voorafgaand aan het pensioen van zijn personeel skeyes geen voorziening moet aanleggen.

Toelichtingen bij de jaarrekening

REF A

Toelichting bij het omzetcijfer (rubriek 70) en het resultaat van het boekjaar

Historiek

De erkenning van het omzetcijfer van skeyes voor de *En-route* en EBBR activiteit rust op de EU reglementering die de tarieven voor de luchtvaartmaatschappijen bepaalt en reguleert per referentieperiode van 5 jaar¹.

Het afgelopen boekjaar 2023, evenals de drie voorgaande boekjaren, behoren tot de derde Europese referentieperiode (RP3) dat de jaren 2020 tot en met 2024 omvat.

Deze referentieperiode is gekenmerkt door de COVID pandemie die grote onzekerheden en onbekenden veroorzaakte, wat aanleiding gaf tot specifieke en tijdelijke maatregelen² en het indienen van verschillende opeenvolgende voorstellen van tarifiering over de tijd.

De Europese regeling voorziet dat het laatst ingediende prestatieplan moet gehanteerd worden om de eenheidsprijs en het facturatie-tarief te bepalen zolang er geen finale validatie is van het prestatieplan door de Europese Commissie.

De tarieven voor de jaren 2020 en 2021 werden toegepast op basis van het pre-covid prestatieplan, dat skeyes niet toeliet om haar kosten te recupereren wegens de zware inkrimping van het luchtverkeer.

De tarieven die in het boekjaar 2022 werden gehanteerd, waren gebaseerd op een herzien prestatieplan dat in 2021 werd neergelegd bij de Europese Commissie. Dit herziene plan werd in het begin van 2022 verworpen met het verzoek om een nieuw aangepast plan voor te stellen. In juli 2022 hebben de Belgische en Luxemburgse Staat een nieuwe herziening van het plan ingediend, waarop de tarieven voor het jaar 2023 waren gebaseerd.

In de herfst van 2022 heeft de Europese commissie be-

kend gemaakt dat zij van oordeel was dat dit laatste plan nog niet conform was met de Europese richtlijnen en besliste om een gedetailleerd onderzoek uit te voeren op het laatst ingediende plan³. De door de Commissie voorgestelde corrigerende maatregelen⁴ werden echter door het *Single Sky Committee* van 21 maart 2023 afgekeurd. Voor de afsluiting van het boekjaar 2022 en door de onzekere economische omstandigheden, werd geopteerd om de omzet te erkennen in functie van de werkelijke kostenbasis voor alle jaren van de derde referentieperiode RP3 tot dan toe d.w.z. 2020, 2021 en 2022.

Eind 2023 diende skeyes een nieuwe versie van het prestatieplan in met bijkomende corrigerende maatregelen en waarbij de werkelijke kosten voor de reeds afgesloten boekjaren (2020-2021-2022) als kostenbasis werden opgenomen. Dit plan werd op 13 december 2023 door de Europese Commissie goedgekeurd. De in het goedgekeurde plan opgenomen kostenbasis voor 2023 vormt de basis voor de gerapporteerde omzet in 2023.

1. Uitvoeringsverordening (EU) nr. 2019/317 van 11 februari 2019, tot vaststelling van een prestatie- en heffingsregeling in het gemeenschappelijk Europees luchtruim en tot intrekking van Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 390/2013 en (EU) nr. 391/2013.

2. Uitvoeringsverordening (EU) nr. 2020/1627 van 3 november 2020: uitzonderlijke maatregelen voor de derde referentieperiode (2020-2024) van de prestatie- en heffingsregeling voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim ten gevolge van de COVID-19- pandemie.

3. Besluit (EU) 2022/2255 van de Commissie van 24 oktober 2022 betreffende de aanvang van het gedetailleerde onderzoek van bepaalde prestatiedoelstellingen in het herziene ontwerp prestatieplan voor de derde referentieperiode dat op het niveau van de functionele luchtruimblokken door België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Nederland is ingediend overeenkomstig Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad.

4. Draft Commission Implementing Decision on corrective measures to be taken by Belgium and Luxembourg regarding certain performance targets for the third reference period in accordance with Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council.



Overzicht van de hypothesen voor omzeterkenning voor de boekjaren 2020-2023

En route activiteit

		Boekjaar			
		2020	2021	2022	2023
Rapporteringsjaar	2020	90% van werkelijke kostenbasis 2019			
	2021	97% van werkelijke kostenbasis 2019	97% van werkelijke kostenbasis 2019		
	2022	100% van werkelijke kostenbasis 2020	100% van werkelijke kostenbasis 2021	100% van werkelijke kostenbasis 2022	
	2023	100% van werkelijke kostenbasis 2020	100% van werkelijke kostenbasis 2021	100% van werkelijke kostenbasis 2022	RP3 (goedgekeurde versie van 13/12/2023)

- 2020: In toepassing van het voorzichtigheidsprincipe en rekening houdend met de context van grote onzekerheid met betrekking tot de covid pandemie die toen heerste, werd bij de afsluiting van de rekeningen van 2020 voor de omzetbepaling rekening gehouden met een eventuele beperking van de te factureren kostenbasis tot het niveau van 90% van de werkelijke kostenbasis van 2019. Deze hypothese was gebaseerd op het advies van de 'Performance Review Body' aan de Europese Commissie (maart 2021) waarin aangegeven werd dat de EU-wijde 'en route' eenheidskost voor de gecombineerde jaren 2020-2021 beperkt zouden moeten worden tot +104,2% van de EU-wijde vastgestelde eenheidskost van 2019. Dit zou betekenen dat de aan de luchtvaartmaatschappijen aan te rekenen kostenbasis voor 2020 en 2021 beperkt zou worden tot 90% van de werkelijke kosten van 2019.
- 2021: In de definitieve beslissing van de Commissie⁵ werd

de beperking van de en route kostenbasis op Europees niveau verder afgezwakt tot 97% van de werkelijke kosten van 2019. Daarom werd de assumptie voor omzeterkenning eind 2021 herzien van 90% naar 97% van de werkelijke kostenbasis voor 2019.

- 2022: omzeterkenning op basis van de werkelijke kosten van 2022 (argumentatie zie supra). Praktisch bracht de wijziging van de hypothese voor omzeterkenning met zich mee dat de correctiemechanismen voor de jaren 2020 en 2021 geherwaardeerd werden ten opzichte van het niveau dat weerhouden werd voor de afsluiting per 31/12/2021 (97% van de werkelijke kosten basis 2019), wat een effect had van +13,2 miljoen EUR omzet in het afgesloten boekjaar.
- 2023: Omzeterkenning voor 2023 op basis van het goedgekeurde prestatieplan van 13/12/2023.

5. Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/891 van de Commissie van 2 juni 2021 tot vaststelling van herziene EU-wijde prestatiedoelstellingen voor het netwerk voor luchtverkeersbeheer voor de derde referentieperiode (2020-2024) en tot intrekking van Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903.



Terminal EBBR

		Boekjaar			
		2020	2021	2022	2023
Rapporteringsjaar	2020	90% van werkelijke kostenbasis 2019			
	2021	100% van werkelijke kostenbasis 2020	100% van werkelijke kostenbasis 2021		
	2022	100% van werkelijke kostenbasis 2020	100% van werkelijke kostenbasis 2021	100% van werkelijke kostenbasis 2022	
	2023	100% van werkelijke kostenbasis 2020	100% van werkelijke kostenbasis 2021	100% van werkelijke kostenbasis 2022	RP3 (goedgekeurde versie van 13/12/2023)

- 2020: Zoals voor de *En-route* activiteit, werd ook voor de Terminal activiteit - in toepassing van het voorzichtigheidsprincipe - bij de afsluiting van de rekeningen van 2020 voor de omzetbepaling rekening gehouden met een eventuele beperking van de te factureren kostenbasis tot het niveau van 90% van de werkelijke kostenbasis van 2019. Deze hypothese was gebaseerd op het advies van de 'Performance Review Body' aan de Europese Commissie (maart 2021) waarin aangegeven werd dat de EU-wijde 'en route' eenheidskost voor de gecombineerde jaren 2020-2021 beperkt zouden moeten worden tot +104,2% van de EU-wijde vastgestelde eenheidskost van 2019. Dit zou betekenen dat de aan de luchtvaartmaatschappijen aan te rekenen kostenbasis voor 2020 en 2021 beperkt zou worden tot 90% van de werkelijke kosten van 2019.
- 2021: Voor de terminal activiteit is geen EU-wijde kostenefficiëntiedoelstelling van toepassing; daarom werd de assumptie voor omzeterkenning eind 2021 herzien van 90% van de werkelijke kostenbasis van 2019 naar 100% van de werkelijke kostenbasis voor 2020 en 2021.
- 2022: Er is geen wijziging in de gebruikte hypothese voor de omzeterkenning voor de activiteit 'Terminal EBBR' tegenover 31/12/2021.
- 2023: Omzeterkenning voor 2023 op basis van het goedgekeurde prestatieplan van 13/12/2023.

Impact

Om de lezer van de jaarrekening zo volledig en transparant mogelijk te informeren, wordt in de onderstaande tabel weergegeven wat de omzet en het resultaat zou geweest zijn indien het scenario waarbij de werkelijke kosten voor de 'En-route' en 'Terminal' dienstverlening in 2020-2021-2022 zou toegepast zijn bij de jaarafsluiting van de desbetreffende jaren.

In 2020 zou de omzeterkenning op basis van de werkelijke kostenbasis 24,2 miljoen EUR hoger geweest zijn dan de omzeterkenning op basis van 90% van de werkelijke kostenbasis van 2019 (19,7 miljoen EUR voor En route en 4,5 miljoen EUR voor Terminal EBBR).

In 2021 was enerzijds 18,6 miljoen EUR omzet opgenomen met betrekking tot het jaar 2020 en anderzijds zou de omzeterkenning voor En route op basis van de werkelijk-

ke kostenbasis 7,6 miljoen EUR hoger geweest zijn dan de omzeterkenning op basis van 97% van de werkelijke kostenbasis van 2019. Deze 2 effecten samen leiden tot een omzet die 11,0 miljoen EUR lager is dan de gerapporteerde omzet voor 2021.

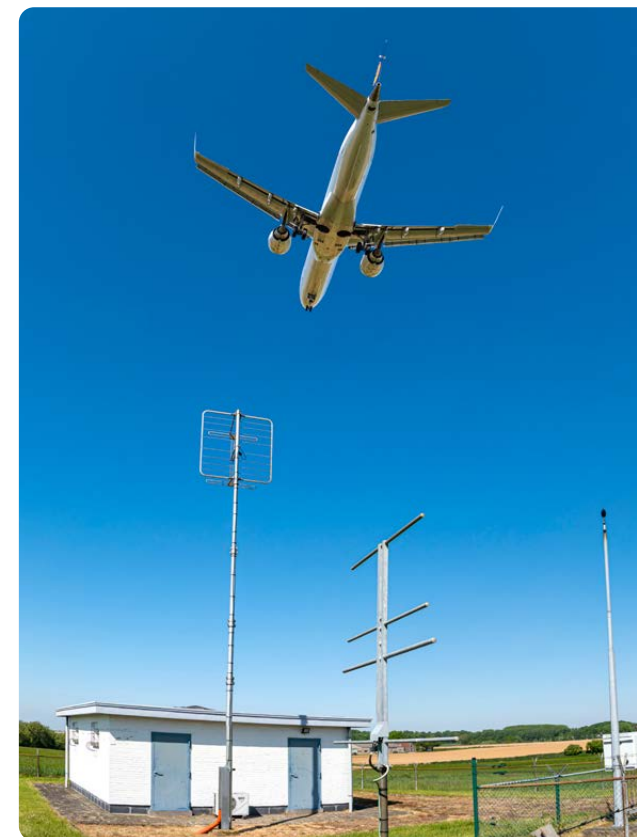
In 2022 werd de omzet erkend op basis van de werkelijke kosten voor de 'En-route' en 'Terminal' dienstverlening. In 2022 hadden we hierdoor 13,2 miljoen EUR extra omzet met betrekking tot 2020 en 2021 voor En Route.

In 2023 volgde hier nog een correctie op van 2,5 miljoen EUR. Bovendien bevat de En-route omzet van 2023 -7,6 miljoen EUR correcties n.a.v. het herziene prestatieplan RP3. Deze correcties werden uit voorzichtigheid reeds 100% erkend in 2023 en zijn opgenomen in de unit rate van 2024.

Na het neutraliseren van de effecten met betrekking tot voorgaande boekjaren en de omzeterkenning op basis van de werkelijke kostenbasis in de jaren 2020-2021-2022 vertoont de omzet een logische evolutie parallel met de kostenevolutie van skeyes. De stijging in 2022 ten opzichte van 2021 wordt voornamelijk verklaard door de gestegen energieprijzen en inflatie naar aanleiding van de algemene macro-economische situatie door de oorlog in Oekraïne en de energiecrisis.

Voor 2023 is de omzeterkenning op basis van het goedgekeurde RP3 prestatieplan.

in kEUR	Werkelijke kostenbasis			RP3
	2020	2021	2022	2023
En-route omzet Jaarrekening	181.781	210.597	243.862	238.151
Aanpassing van 90% A 2019 --> 97% A 2019	14.174	-14.174		
Aanpassing van 97% A2019 --> Actual Jaar N	5.546	7.636	-13.182	
Aanpassing van 2022 actual cost base			-2.523	2.523
Corrective measures RP3			-2.523	7.576
En-route omzet pro forma	201.502	204.058	230.680	248.250
Terminal EBBR omzet Jaarrekening	45.035	54.599	55.639	62.808
Aanpassing van 90% A 2019 --> Actual Jaar N	4.468	-4.468		
Terminal EBBR omzet pro forma	49.502	50.131	55.639	62.808



REF B**Toelichting bij de niet-recurrente bedrijfskosten (buitengebruikstelling materiële vast activa) (rubriek 66A en 27)**

Eind 2022 werd er beslist om de samenwerkingsovereenkomst met EUROCONTROL (MUAC) voor de ontwikkeling van een gedeeld ATS systeem te ontwikkelen (SAS3) stop te zetten.

Er werd reeds 4,8 miljoen EUR door MUAC aan skeyes gefactureerd (oorspronkelijk opgenomen in rubriek 27 Activa in aanbouw en vooruitbetalingen). Hiervan zou 1,9 miljoen EUR gecrediteerd worden voor nog niet geleverde prestaties (raming op basis van de beschikbare informatie bij het afsluiten van de rekeningen). Het saldo van 2,9 miljoen EUR werd buitengebruik gesteld en opgenomen als niet-recurrente bedrijfskosten in 2022 (rubriek 66A). In 2023 werd bijkomend 0,2 miljoen EUR opgenomen als niet-recurrente bedrijfskost omdat op basis van recentere informatie 1,7 in plaats van 1,9 miljoen EUR zou gecrediteerd worden voor de niet geleverde prestaties door MUAC.

REF C**Toelichting bij de financiële vaste activa – deelneming in SkeyDrone (rubriek 28)**

Skeydrone realiseerde in 2023 een verlies van 1,1 miljoen EUR, wat het totaal van de overgedragen verliezen op 3,8 miljoen EUR brengt.

De participatie door skeyes in SkeyDrone blijft voor skeyes een belangrijke strategische investering en SkeyDrone is een belangrijk instrument in de bredere dronestrategie van skeyes. SkeyDrone is nog volop bezig met de verdere ontwikkeling van haar activiteiten en bevindt zich dus nog in 'start-up' fase. Het geüpdatete business plan voor de periode 2024-2028 toont aan dat er vanaf 2027 een positieve EBITDA ('Earnings Before Interest, Tax, Depreciation and Amortisation') verwacht wordt.

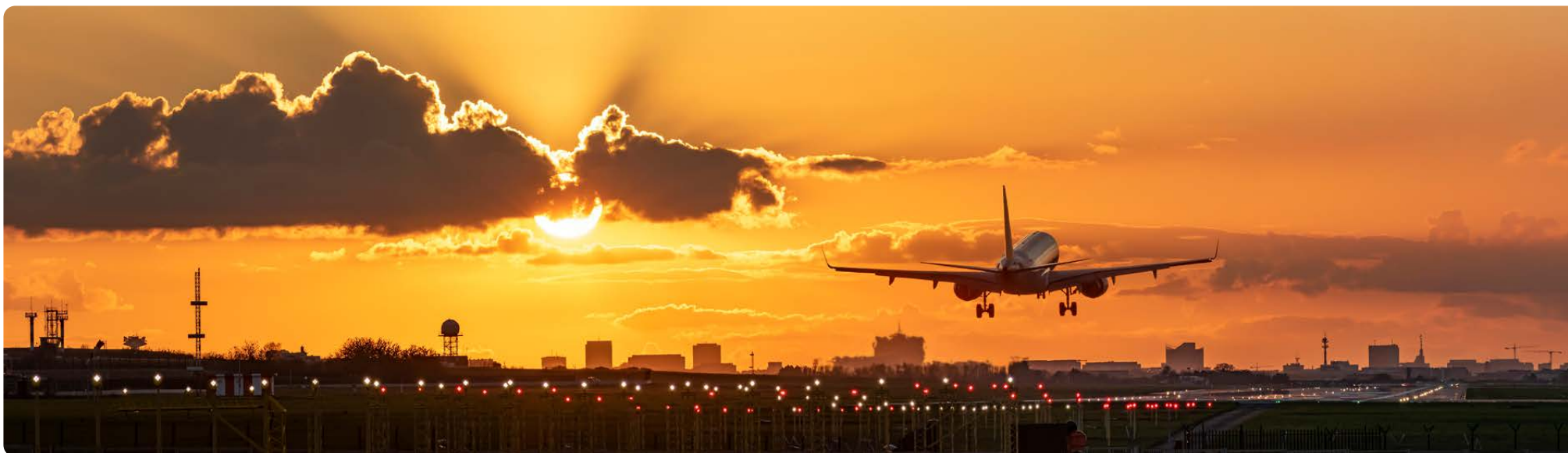
Als meerderheidsaandeelhouder en via de bestuurders van SkeyDrone volgen we regelmatig de ontwikkeling van deze activiteiten en hun financiële impact op.

REF D**Toelichting bij de overige vorderingen (rubriek 41) en over te dragen opbrengsten - subsidies belgische staat (rubriek 492/3)**

In de avenanten 9 en 10 bij het derde beheerscontract tussen de Belgische Staat en skeyes, die goedgekeurd werden bij Koninklijk besluit van 21 december 2022, kende de Staat 2 subsidies toe aan skeyes:

- Een subsidie van 2,7 miljoen EUR om projecten ter verduurzaming van de luchtvaartsector te financieren. Deze projecten zijn erop gericht om de concepten CCO (continuous climb operations), CDO (continuous descent operation) en "green approach" te promoten, en om een "groenere tarifiering" van de heffingen voor plaatselijke luchtvaartnavigatiedienstverlening te implementeren;
- Een subsidie van 6,75 miljoen EUR om de energietransitie te ondersteunen.

Deze te ontvangen subsidie werd op 31/12/2022 opgenomen in de rubrieken "41- Overige vorderingen" en "49- Overlopende rekeningen van het passief". De subsidie werd ontvangen begin 2023 waardoor de rubriek "41 – overige vorderingen" op nul gezet werd.



Toelichting bij de overlopende rekeningen van het actief en passief (rubriek 490/1 en 492/3) – correctiemechanismen *En-toute* en *Terminal* activiteit

Actief

De overlopende rekeningen op het actief bevatten voor 215,3 miljoen EUR aan correctiemechanismen. Dit zijn veranderingen op de luchtvaartmaatschappijen die voortvloeien uit inflatie-, traffic- en kostenverschillen in toepassing van de Europese verordening over de prestatie- en heffingsregeling⁶. In principe worden ze telkens verrekend in de unit rate van 2 jaar later. Voor 2020 en 2021 zijn de bedragen zeer materieel door de grote terugval in traffic. Deze bedragen worden - in toepassing van de uitzonderlijke maatregelen naar aanleiding van de Covid-pandemie⁷ - gespreid over 7 jaar aangerekend in de unit rate (van 2024 tot en met 2030). Het correctiemechanisme Terminal 2022 wordt verrekend in de unit rate van 2024. Het correctiemechanisme Terminal 2023 zal worden verrekend in de unit rate van 2025.

Passief

De overlopende rekeningen op het passief bevatten voor 30,7 miljoen EUR aan correctiemechanismen. Dit zijn bedragen die de luchtvaartmaatschappijen op 31/12/2023 tegoed hebben van skeyes ten gevolge van mogelijke inflatie-, traffic- en kostenverschillen. In principe worden ze telkens verrekend in de unit rate van 2 jaar later. Het correctiemechanisme *En-route* 2022 is grotendeels opgenomen in de unit rate van 2024. Het correctiemechanisme *En Route* 2023 zal grotendeels worden opgenomen in de unit rate van 2025. De corrigerende maatregelen in de kostenbasis 2024 werden toegevoegd n.a.v. het herziene prestatieplan en zijn opgenomen in de unit rate van 2024. Het bedrag van het correctiemechanisme Terminal 2019 op 31/12/2023 is het overblijvende deel dat in 2023 niet verrekend werd door de lager dan geplande traffic. Dit bedrag wordt verrekend in de unit rate en facturatie van 2025. Het correctiemechanisme Terminal 2021 heeft betrekking op het verschil tussen de omzet op basis van het ingediende prestatieplan en de omzet op basis van de werkelijke kostenbasis van 2021 en is in mindering gebracht van de unit rate voor 2024.

	in kEUR
Correctiemechanisme <i>En Route</i> 2020-2021	208.404
Correctiemechanisme <i>Terminal</i> 2020	4.564
Correctiemechanisme <i>Terminal</i> 2021	371
Correctiemechanisme <i>Terminal</i> 2022	192
Correctiemechanisme <i>Terminal</i> 2023	1.796
Correctiemechanisme op overlopende rekeningen Actief	215.327

	in kEUR
Correctiemechanisme <i>En Route</i> 2022	12.327
Correctiemechanisme <i>En Route</i> 2023	8.709
Corrective measures 2024	7.576
Correctiemechanisme <i>Terminal</i> 2019	85
Correctiemechanisme <i>Terminal</i> 2021	1.984
Correctiemechanisme op overlopende rekeningen Passief	30.680

6. Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 van de Commissie van 11 februari 2019 tot vaststelling van een prestatie- en heffingsregeling in het gemeenschappelijk Europees luchtruim en tot intrekking van Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 390/2013 en (EU) nr. 391/2013.

7. Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1627 van de Commissie van 3 november 2020 inzake uitzonderlijke maatregelen voor de derde referentieperiode (2020-2024) van de prestatie- en heffingsregeling voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim ten gevolge van de COVID-19- pandemie.

Toelichting bij de evolutie van het eigen vermogen (rubriek 10/15)

De winst van het boekjaar (9,1 miljoen EUR) wordt toegevoegd aan de beschikbare reserves.

in kEUR	Kapitaal	Wettelijke reserves	Beschikbare reserves	Overgedragen resultaat	Kapitaal subsidies	TOTAAL EV
31/12/2022	170.000	17.000	94.021	0	243	281.264
Dotatie Belgische Staat (ontvangen in 2020)	25.000					0
Winst van het boekjaar 2022			9.069			9.069
Toevoeging aan de wettelijke reserve						0
Toevoeging aan de beschikbare reserves						0
In resultaat name kapitaalsubsidie					-81	-81
31/12/2023	170.000	17.000	103.090	0	162	290.251



REF G

Toelichting bij de schulden op lange en korte termijn – lening van de Belgische Staat (rubriek 174 en 42)

skeyes ontving in 2021 naar aanleiding van de Covid-pandemie een niet-converteerbare lening van 110 miljoen euro van de Belgische Staat om de operationele en financiële continuïteit van het overheidsbedrijf te waarborgen. De modaliteiten van terugbetaling zijn opgenomen in het avenant nr. 4 bij het derde beheerscontract tussen de Staat en skeyes (goedgekeurd bij KB van 06/05/2021). Een eerste terugbetaling van deze lening was oorspronkelijk voorzien in december 2023 voor een bedrag van 22 miljoen EUR. Het beheerscontract voorziet echter dat er in geval van veranderende omstandigheden, zoals bijvoorbeeld het niet betalen van heffingen door luchtruimgebruikers of een wijziging van de Uitvoeringsverordening

(EU) 2019/317, overleg gepleegd wordt tussen de Minister en skeyes om de terugbetalingsvoorwaarden en/of het bedrag daarvan door middel van een wijziging van de beheersovereenkomst aan deze nieuwe omstandigheden aan te passen. Dit artikel is intussen geactiveerd o.a. omdat de correctiemechanismen voor de jaren 2020-2021 pas vanaf 2024 geïnd worden en bovendien gespreid over een periode van 7 jaar in plaats van 5.

In de 12^e wijziging aan het derde beheerscontract (goedgekeurd bij KB van 25/12/2023) werd bevestigd dat de eerste schijf van de lening dient terugbetaald te worden in december 2024. Daarnaast is er overleg tussen de Minister en skeyes aan de gang om de terugbetalingsvoorwaarden van de lening in overeenstemming te brengen met de terugvordering van de correctiemechanismen (gespreid over 7 jaar). Aangezien er nog geen formele bevestiging ontvangen is op het ogenblik van het opmaken van de jaarrekening, werd er voorzichtigheidshalve van uitgegaan dat de lening op 5 jaar dient terugbetaald te wor-

den in overeenstemming met het avenant nr. 12 bij het beheerscontract.

REF H

Toelichting bij de leveranciersschulden en schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten (rubriek 44, 450/3 en 454/9)

In de jaarrekening voor het boekjaar 2023 werden de openstaande schulden aan het sociaal secretariaat met betrekking tot de bedrijfsvoorheffing en te betalen RSZ op afsluitdatum gepresenteerd in de rubriek 45 "Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten". Om de vergelijkbaarheid van het huidige boekjaar met het vorige boekjaar te behouden, werden ook de cijfers voor het vorig boekjaar aangepast.

Omschrijving	code	2023	2022
Leveranciers	44	49.803.057,24	45.521.021,59
Verschuiving facturen SSE m.b.t. bedrijfsvoorheffing van rubriek 44 naar 453		-6.146.550,75	-5.727.601,76
Verschuiving facturen SSE m.b.t. RSZ van rubriek 44 naar 453		-1.785.200,00	-1.634.099,60
Saldo leveranciers na reclass	44	41.871.306,49	38.159.320,23
Bedrijfsvoorheffing	453	309.264,21	1.255.840,04
Verschuiving facturen SSE m.b.t. bedrijfsvoorheffing van rubriek 44 naar 453		6.146.550,75	5.727.601,76
Saldo bedrijfsvoorheffing na reclass	453	6.455.814,96	6.983.441,80
RSZ	454/9	21.755.853,40	20.216.232,44
Verschuiving facturen SSE m.b.t. RSZ van rubriek 44 naar 453		1.785.200,00	1.634.099,60
Saldo RSZ na reclass	454/9	23.541.053,40	21.850.332,04



member of FABEC
www.skeyes.be

Exploitatiezetel
Tervuursesteenweg 303
B-1820 Steenokkerzeel
Tél. +32 2 206 21 11

Maatschappelijke zetel
De MeeÛsquare 35
B-1000 Brussel

Foto's
Branislav Milić
Erwin Ceuppens
Adobe Stock

Realisatie
Paf!
pafdesign.be