

PARTNERSCHAPPEN
VOOR EFFICIËNTIE

JAARVERSLAG
2024

EDITORIAAL

BESTE LEZER,

2024 was een bijzonder succesvol en impactvol jaar voor skeyes. Met veel genoegen presenteer ik u dit jaarverslag, waarin we onze voornaamste prestaties belichten, de toewijding van ons team in de kijker zetten en u meenemen in onze ambitieuze, toekomstgerichte koers.

De luchtvaartsector toont duidelijke tekenen van herstel, hoewel het aantal vliegbewegingen nog steeds 9% onder het niveau van het pre-coronajaar 2019 ligt. Toch wisten we in 2024 een stijging van 4% te realiseren ten opzichte van vorig jaar, met in totaal 946.768 afgehandelde vliegbewegingen.

Veiligheid geniet onze absolute topprioriteit, en dat vertaalde zich in het derde beste veiligheidsresultaat in onze geschiedenis: slechts twee incidenten van categorie B en geen enkel van categorie A. Het bewijst eens te meer dat we onze verantwoordelijkheid met de grootste ernst opnemen. Deze resultaten weerspiegelen niet alleen de stevige veiligheidscultuur binnen onze organisatie, maar benadrukken ook het belang van ons *Just Culture*-incidentmeldingsbeleid.

Ook op het gebied van stiptheid versterkte skeyes zijn sterke reputatie, met een gemiddelde *En-route*vertraging van slechts 0,08 minuten per vlucht. Indrukwekkend was dat maar liefst 99,4% van de vluchten punctueel werd afgehandeld, waarmee we onze ambitieuze doelstellingen ruimschoots overtroffen. Dit leverde ons zowel binnen als buiten de sector erkenning op.

Dankzij onze financiële stabiliteit konden we fors investeren in veiligheid, innovatie en duurzaamheid—sleutelgebieden die essentieel zijn voor onze verdere groei. Innovatie blijft centraal staan in onze toekomstvisie. Met toonaangevende projecten zoals het *Remote Digital Tower Project* bevestigen we opnieuw onze ambitie om aan de top van de technologische innovatie te blijven. De bouw van ons ultramoderne controlecentrum in Namen vordert volgens schema, zodat we vanaf 2026 op afstand de controle over de luchthavens van Luik en Charleroi kunnen verzekeren.

We maakten strategische keuzes om technologisch voor-

uitstrevend te blijven. Zo tekenden we in 2024 een belangrijke overeenkomst met THALES voor het luchtverkeersleidingssysteem TopSky (MLU3), een next-generation oplossing die vanaf 2028 de kern van onze organisatie zal vormen. Ondertussen onderging ons huidige Eurocat-systeem een uitgebreide *Mid-Life Upgrade*, zodat het blijft voldoen aan de actuele luchtvaartveiligheidsnormen tot het nieuwe systeem operationeel is.

Onze medewerkers blijven onze grootste kracht. Door voortdurende investeringen in opleiding en rekrutering versterkten we onze personeelsbezetting. In 2024 verwelkomden we 19 nieuwe luchtverkeersleiders en bijna honderd technische en administratieve medewerkers, waardoor het totaal aantal medewerkers steeg tot 982. skeyes blijft zich inzetten als aantrekkelijke, betrouwbare werkgever om talent aan te trekken en te behouden.

In 2024 hebben we aanzienlijke vooruitgang geboekt op het vlak van duurzaamheid. skeyes ontving opnieuw de CANSO GreenATM-certificatie op niveau 3 en we zetten actief in op het behalen van niveau 4, als onderdeel van onze langetermijnambitie voor een duurzamere werking. Omdat duurzaamheid een gedeelde verantwoordelijkheid is, betrekken we onze medewerkers actief bij milieuvriendelijke initiatieven, zoals boomplantacties in het kader van natuurcompensatieprojecten.

Daarnaast lanceerden we een fietsleaseplan om duurzamer woon-werkverkeer te stimuleren en het autogebruik terug te dringen. Tegelijk zetten we de elektrificatie van ons wagenpark verder, waarmee we onze ecologische voetafdruk verkleinen en bijdragen aan klimaatverantwoorde mobiliteit.

Met efficiëntere vliegtrajecten en innovatieve procedures zoals *Continuous Descent Operations* en het HERON-project leverden we een concrete bijdrage aan het verminderen van de milieu-impact van de luchtvaart. Daarnaast werken we samen met Defensie aan het beter afstemmen van windenergieprojecten en luchtvaartveiligheid.

De toenemende inzet van drones en nieuwe militaire vliegtuigplatformen bracht nieuwe uitdagingen mee voor het

“

In 2024 heeft skeyes opnieuw bewezen dat sterke partnerschappen en gerichte innovatie essentieel zijn om efficiëntie, veiligheid, duurzaamheid en technologische vooruitgang te realiseren. Samen bouwen we aan stevige fundamenten voor de toekomst en een luchtruimbeheer dat klaar is om de uitdagingen van morgen aan te gaan.”

JOHAN DECUYPER, CEO SKEYES

drukke Belgische luchtruim. Als *Common Information Service Provider* speelde skeyes een centrale rol bij de veilige integratie van onbemande luchtvaart door het proactief ontwikkelen van operationele kaders. Projecten zoals BUR-DI en de start van drone-operaties in de Antwerpse haven onderstrepen onze toekomstgerichte aanpak.

Onze civiel-militaire samenwerking, al vijf jaar versterkt door co-locatie, blijft cruciaal voor het efficiënt en veilig beheren van ons luchtruim. We blijven investeren in deze samenwerking, met aandacht voor flexibiliteit en optimale benutting van de beperkte Belgische luchtruimte.

Onze reis zet zich voort. Of het nu gaat om veiligheid, efficiëntie, innovatie of duurzaamheid — skeyes blijft vastberaden werken aan het versterken van haar voortrekkersrol binnen de Belgische én Europese luchtvaartsector.

Vooruitkijkend blijven we volledig gefocust op het leveren van uitstekende diensten aan onze klanten en partners. Initiatieven zoals “skeyesConnect” versterken onze samenwerking en communicatie binnen de luchtvaart sector verder. We kijken enthousiast uit naar nieuwe mogelijkheden en blijven inzetten op innovatie, groei en duurzame ontwikkeling.

Johan Decuyper
CEO





Voor u ligt ons jaarverslag 2024, een weerspiegeling van het sterke en blijvende engagement van skeyes op het vlak van veiligheid, efficiëntie en duurzaamheid. Als voorzitter van de Raad van Bestuur kijk ik met grote trots terug op wat we het voorbije jaar samen als organisatie hebben gerealiseerd.

Dankzij een gezond en toekomstgericht financieel beleid konden we doelgerichte investeringen doen — zoals in onze digitale torens — én strategische keuzes maken, waaronder de implementatie van TopSky en onze toetreding tot Alliance One. Deze stappen voorzien skeyes van een solide technologische basis om de uitdagingen van de komende decennia aan te gaan en een betekenisvolle rol te blijven spelen binnen de luchtvaartnavigatie. In onze sector zijn innovatie en wendbaarheid geen luxe, maar een noodzaak.

Naast deze technologische vooruitgang blijven veiligheid en operationele efficiëntie onze absolute prioriteiten. Het Europese luchtruim werd het afgelopen jaar geconfronteerd met tal van versturende factoren: geopolitieke spanningen, klimaatuitdagingen, personeelstekorten en sociale onrust veroorzaakten aanzienlijke vertragingen in het netwerk. In deze complexe context blijven wij bouwen aan onze ambitie om skeyes te positioneren als een voortrekker binnen de Europese luchtverkeersleiding.

Onze inspanningen bleven niet onopgemerkt. In een kritisch artikel over de Europese luchtverkeersleiding had een Belgisch financieel dagblad opvallend lovende woorden voor skeyes. Dit sterk signaal van erkenning is een bevestiging dat we op het juiste pad zitten en over het juiste talent beschikken om de toekomst met vertrouwen tegemoet te treden.

Hoewel onze operationele werking in 2024 niet rechtstreeks werd getroffen, zijn we ons ten volle bewust van het groeiende belang van een veilige digitale omgeving. De bescherming van onze netwerken en kritieke infrastructuur tegen externe dreigingen blijft een constante en permanente zorg. Onze werking steunt op geavanceerde IT-systemen die essentiële data verwerken en delen, en daarom kreeg cybersecurity in 2024 terecht de hoogste prioriteit binnen ons IT-beleid. We rondde een strategisch veiligheidsplan af met gerichte maatregelen om onze cyberweerbaarheid te versterken en maximale digitale veiligheid te waarborgen.

Onze ambities reiken ook verder dan de traditionele luchtvaart. In de snelgroeiende wereld van onbemande luchtvaart speelt skeyes een voortrekkersrol. Onder onze coördinatie zal het BURDI-project, dat in 2025 wordt afgerond, het allereerste volledig operationele U-space luchtruimmodel in Europa opleveren — in de haven van Antwerpen. Hiermee creëren we een operationeel en regelgevend kader dat economisch relevante dronenvluchten mogelijk maakt, en geven we zuurstof aan een jonge, innovatieve sector die klaar is voor groei.

Topprestaties ontstaan nooit toevallig. Ze vragen om de juiste voorwaarden — visie, technologie en strategie. Maar bovenal vereisen ze toewijding, samenwerking en de kracht van de mensen die deel uitmaken van onze organisatie. Daarom wil ik mijn oprechte dank uitspreken aan al onze medewerkers en het management voor hun dagelijkse inzet en onschatbare bijdrage aan het succes van skeyes.

Laurent Vrijdaghs
Voorzitter Raad van Bestuur





INHOUD

- 01.** p.5 KERNCIJFERS 2024
- 02.** p.13 VERENIGD VOOR VEILIGHEID
- 03.** p.19 EFFICIËNTIE GEDREVEN DOOR SYNERGIE
- 04.** p.27 VERBONDEN INNOVATIE
- 05.** p.31 DUURZAAMHEID GEBASEERD OP SAMENWERKING
- 06.** p.37 JAARVERSLAG 2024

HET JAARVERSLAG
IN EEN OOGOPSLAG
KERNCIJFERS 2024

01

HET LUCHTVERKEER IN 2024



946.768

vluchten werden beheerd
door skeyes



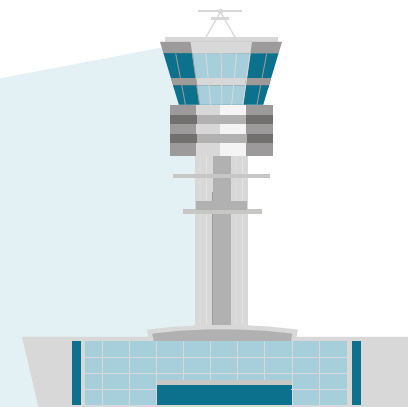
+4%

groei van het luchtverkeer ten opzichte
van 2023 (aantal vluchten).

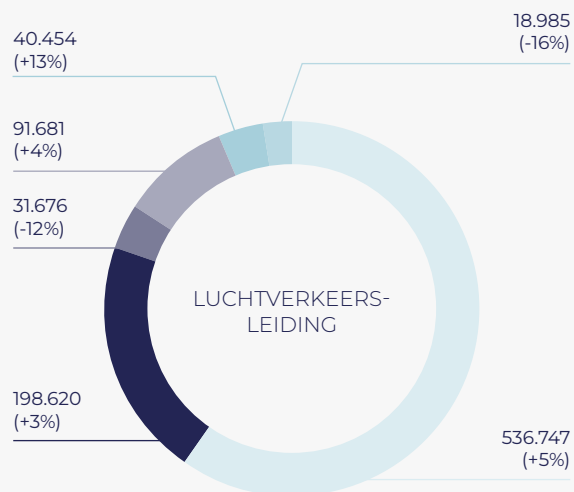


91%

In 2024 bedraagt het
luchtverkeersvolume 91% van
dat van 2019, vóór het uitbreken
van de gezondheidscrisis.



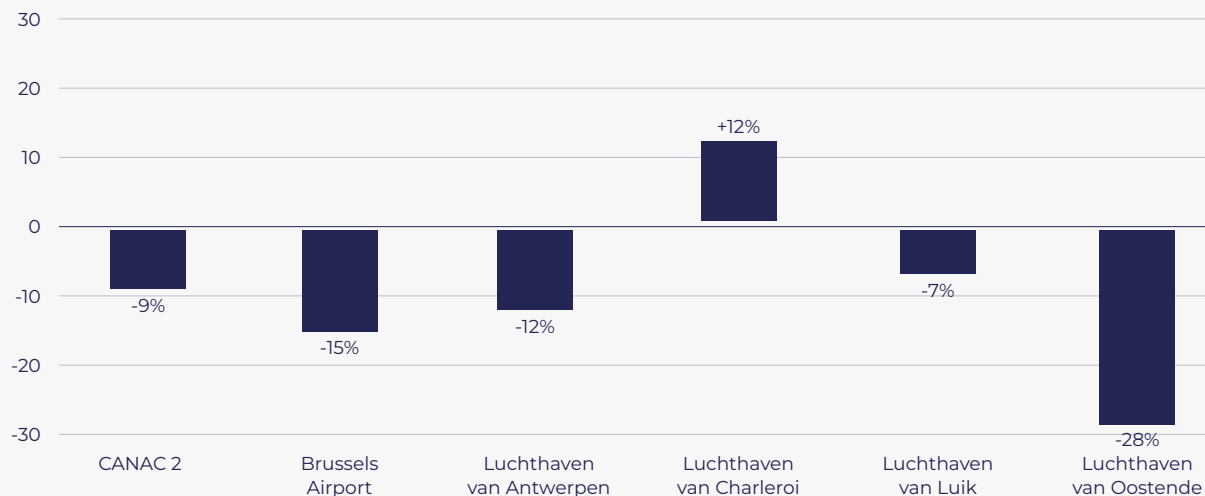
AANTAL BEHEERDE VLUCHTEN PER UNIT



■ CANAC 2 ■ Brussels Airport
■ Luchthaven van Antwerpen ■ Luchthaven van Charleroi
■ Luchthaven van Luik ■ Luchthaven van Oostende

Vluchtinformatie voor Kortrijk Luchthaven : 28.605 (+1%)

HERSTEL VAN HET VERKEER - AANTAL VLUCHTEN IN 2024 VERGELEKEN MET 2019, D.W.Z. VÓÓR HET UITBREKEN VAN DE GEZONDHEIDSCRISIS



Brussels South Charleroi Airport onderscheidt zich door de positieve ontwikkeling van zijn verkeer. Het is de enige luchthaven die een beduidend positieve groei vertoont in vergelijking met de situatie vóór de gezondheidscrisis. Brussels Airport en Liege Airport gaan er, net als het overvliegend verkeer, trager op vooruit. De luchthavens in Vlaanderen gaan erop achteruit door werken in Oostende en door problemen bij de belangrijkste luchtvaartmaatschappij die actief is in Antwerpen.

KERNCIJFERS 2024

36,4

miljoen € investeringen
van skeyes

946.768

vluchten werden beheerd
door skeyes.

99,4%

stipt beheerde vluchten
door skeyes.

91%

In 2024 bedraagt het
luchtverkeersvolume 91% van
dat van 2019, vóór het uitbreken
van de gezondheids crisis.

0

Incidenten van
categorie A

2

Incidenten van
categorie B

Uit historisch oogpunt
verdringt deze
veiligheidsprestatie
die van 2023 van
het podium.

982

medewerkers

+4%

Groei van het luchtverkeer ten opzichte van 2023 in
het door skeyes beheerde luchtruim. In 2024 bedraagt
het luchtverkeersvolume 91% van dat van 2019, vóór de
gezondheids crisis. De geopolitieke situatie in Europa
en de impact ervan op de verkeersstromen hebben
gebieden doen ontstaan waar het verkeer met
verschillende snelheden groeit.

335,2

miljoen € omzet

MEER CIJFERS OVER HET LUCHTVERKEER VOOR 2024



34,8 miljoen

miljoen passagiers namen in 2024 het vliegtuig vanuit of via de Belgische openbare luchthavens.

9%

meer dan in 2023 en bijna evenveel als het recordaantal passagiers in 2019, vóór het uitbreken van de gezondheidscrisis.

1,8 miljoen ton

vracht werd via Belgische openbare luchthavens doorgevoerd.

+3% in vergelijking met 2023

VLUCHTINFORMATIEDIENSTEN OP DE LUCHTHAVEN VAN KORTRIJK:

28.605 vluchten

+1% in vergelijking met 202

-7% in vergelijking met 2019

VEILIGHEID VAN HET LUCHTVERKEER: EEN PODIUMPLEK VOOR HET RESULTAAT VAN 2024

0

incidenten
van categorie A



2

incidenten
van categorie B

Uit historisch oogpunt verdringt de veiligheidsprestatie van skeyes voor 2024 die van 2023 van de derde trede van het podium.





STIPTHEID: BEANTWOORDEN AAN DE VERWACHTINGEN VAN DE GEBRUIKERS

99,4 %

van de vluchten werd stipt beheerd door skeyes in 2024.



EN-ROUTEVERKEER: PRESTATIEDOELSTELLING RUIMSCHOOTS BEHAALD



0,12 min/vlucht

= 7,2 seconden gemiddelde *En-route*vertraging per vlucht.

Dit is de prestatiedoelstelling inzake *En-route*stiptheid die werd vastgelegd in het prestatieplan van FABEC en toegewezen aan skeyes voor 2024.



0,08 min/vlucht

= 4,8 seconden gemiddelde *En-route*vertraging per vlucht.

Daadwerkelijke prestatie van skeyes inzake *En-route*stiptheid, alle oorzaken in beschouwing genomen.

Doelstelling behaald voor skeyes dat een positieve bijdrage leverde aan de stiptheidsprestaties van 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.

STIPTHEID OP BRUSSELS AIRPORT IN 'STROOMVERSNELLING'



1,08 min/vlucht

= 64,8 seconden gemiddelde vertraging per aankomende vlucht.

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



0,28 min/vlucht

= 16,8 seconden gemiddelde vertraging per vlucht bij aankomst op Brussels Airport, alle oorzaken in beschouwing genomen.

Daadwerkelijke prestatie van skeyes inzake stiptheid op Brussels Airport. De gemiddelde vertraging per aankomende vlucht werd nog met 9 seconden teruggedrongen ten opzichte van 2023.

91%

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

FINANCIËLE GEGEVENS



OMZET

335,2 miljoen €



INVESTERINGEN

36,4 miljoen €



EN-ROUTE-EENHEIDSTARIEF

In overeenstemming met de regelgeving was de facturatie voor 2024 gebaseerd op het tarief dat is voorgesteld in het laatste ontwerp van prestatieplan dat in 2022 werd ingediend.

€112,08

het door skeyes aangerekende eenheidstarief voor één *En-routediensteenheid* in het luchtruim dat onder zijn verantwoordelijkheid valt.

Voor het *En-route*verkeer 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.

PARTNERSCHAPPEN VOOR MEER EFFICIËNTIE

4^e

beheerscontract, in mei 2024 ondertekend tussen de Belgische staat en skeyes.

5 jaar

co-lokalisatie tussen de civiele en militaire luchtverkeersleiding op de site van skeyes met het oog op een makkelijkere coördinatie, een flexibeler gebruik van het Belgische luchtruim en operationele voordelen.





SKEYES, EEN AVONTUUR OP MENSENMAAT



982

medewerkers per 31 december 2024.

97

nieuwe medewerkers werden
aangeworven in 2024.



19

voltooiden hun opleiding en traden
in dienst in 2022.

41

begonnen met hun opleiding in 2023.

LUCHTVAART- EN WEERSINFORMATIE: FUNDAMENTELE GEGEVENS VOOR DE LUCHTVAARTVEILIGHEID

11.908

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.

28.917

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

132.652

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

111.911

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

732

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

DRONES : INNOVATIE NEEMT EEN HOGE VLUCHT

16.381

dronevluchten kregen een vliegtoelating via de *Drone Service Application* (DSA) in 2024.

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

+6%

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



VERENIGD VOOR VEILIGHEID

Efficiënt luchtverkeer is als een ketting die maar zo stevig is als elk van haar schakels. Het delen van informatie is het beste middel om ze te versterken. Op het vlak van veiligheid verspreidt skeyes kennis, goede praktijken en lessen die het uit de analyses van incidenten trekt, onder de luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en andere spelers in de luchtvaart. Als we allemaal de krachten bundelen voor de veiligheid, staat iedereen sterker en kan iedereen bijdragen aan het verbeteren ervan. De resultaten voor 2024 getuigen opnieuw van de kracht van die eenheid.



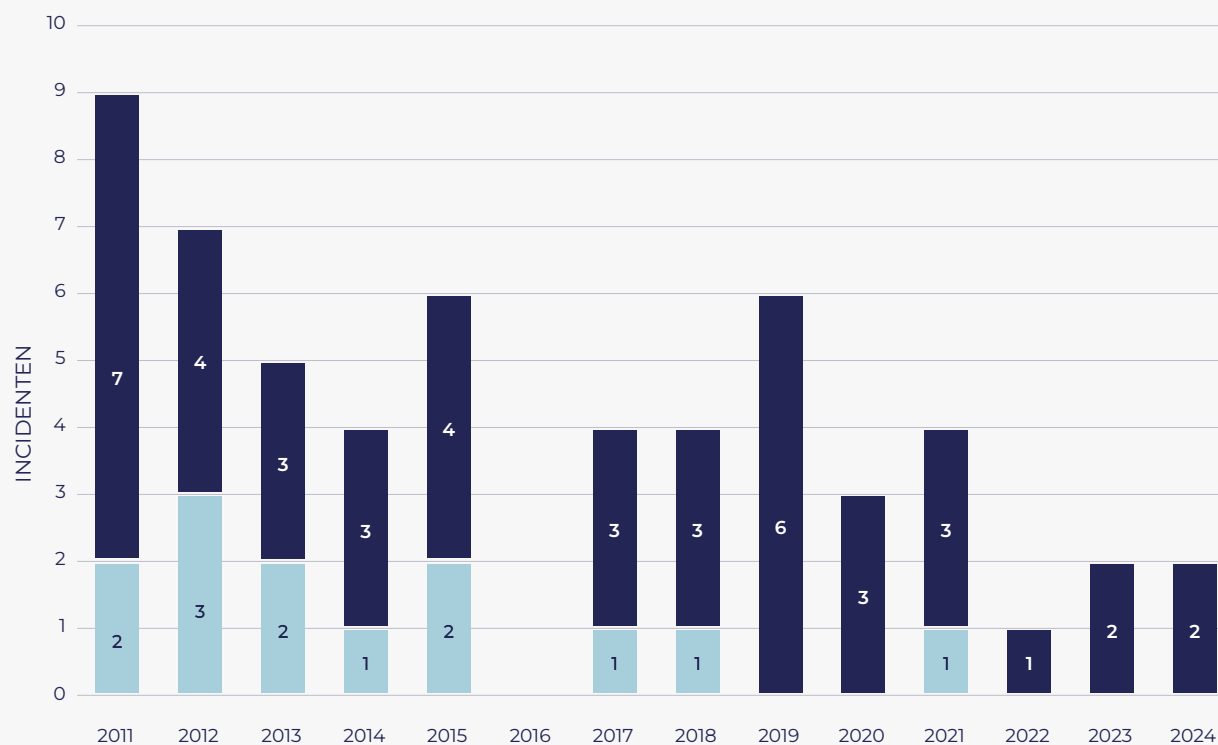
0

Incidenten
van categorie A

2

Incidenten
van categorie B

EVOLUTIE VAN HET AANTAL INCIDENTEN VAN CATEGORIE A ■ (ERNSTIG) EN B ■ (BELANGRIJK)



In een context van toenemend luchtverkeer boekt skeyes, met slechts 2 incidenten van categorie B en geen enkel incident van categorie A, in 2024 het op twee na beste resultaat uit zijn geschiedenis en stoot daarmee de prestatie van 2023 van het podium. 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.



2

incidenten van categorie 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). Deze wordt bepaald door de horizontale en verticale scheidingsafstanden tussen de luchtvaartuigen en door de mate van controle over de situatie.

MELDEN VAN VEILIGHEIDS-GERELATEERDE VOORVALLEN

De veiligheidscultuur van skeyes, die altijd als leidraad heeft gediend bij het beheer van veiligheidsgerelateerde voorvallen, is gebaseerd op het onderzoeken van de oorzaken om een grondig inzicht te verwerven en passende maatregelen te nemen opdat een soortgelijk feit zich niet meer voordoet. skeyes promoot het melden van veiligheidsgerelateerde voorvallen door zijn operationele teams, door de principes van de *Just Culture* toe te passen.

1.730

meldingen van voorvallen in 2024

-1%

vs. 2023

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

1.617

veiligheidsgerelateerde voorvallen in 2024, na analyse

-2%

vs. 2023

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

178

verslagen over voorvallen per 100.000 bewegingen

-3%

vs. 2023

Bij skeyes heeft het melden van incidenten een hoog maturiteitsniveau bereikt en de veiligheidscultuur is sterk verankerd in de operationele diensten van het bedrijf. Daarom blijft het aantal verslagen in functie van het verkeer relatief stabiel sinds enkele jaren. Ten gevolge van het ontwikkelen van het Safety Management System en het promoten van de veiligheid in dat kader was dat aantal vóór die periode sterk toegenomen.

+200%

verslagen over voorvallen per 100.000 bewegingen sinds 2014.

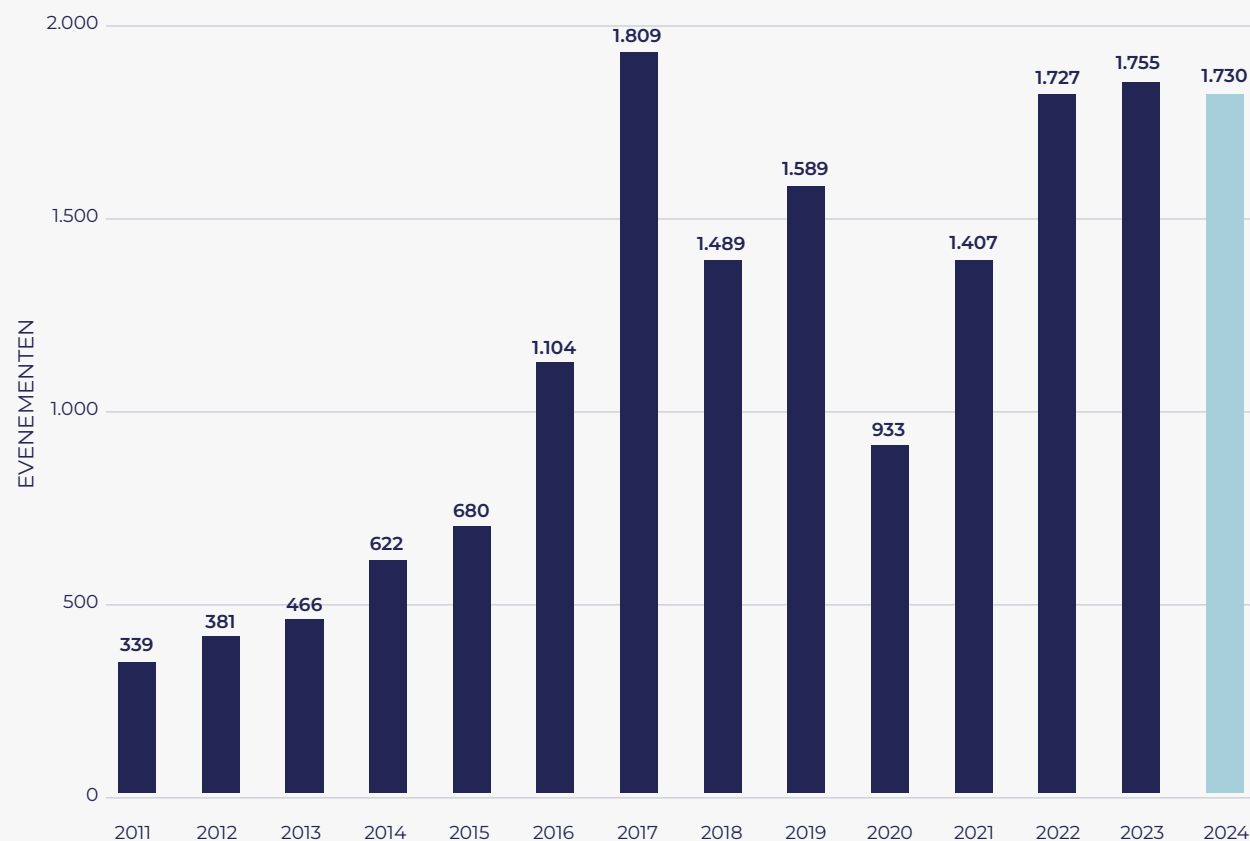
10x

méér verslagen over voorvallen per 100.000 bewegingen dan in 2010.

239

meldingen vanwege luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, andere luchtvaartnavigatiedienstverleners en het DGLV werden in 2024 ontvangen. Deze externe verslagen zijn zeer nuttig om verbeteracties op te zetten. Dankzij een intensere samenwerking met de stakeholders zijn die externe verslagen vertienvoudigd op tien jaar tijd.

AANTAL DOOR DE LUCHTVERKEERSLEIDERS VAN SKEYES GEMELDE VOORVALLEN



In meer dan tien jaar tijd is het aantal verslagen over voorvallen over het algemeen sterk gestegen. Dat betekent niet dat er meer voorvallen zijn dan vroeger, maar wel dat ze steeds systematischer worden gemeld om ze aan analyses te onderwerpen en er lessen te kunnen uittrekken 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 het aantal meldingsplichtige

incidenttypes heeft uitgebreid.

Het absolute aantal verslagen over veiligheidsgerelateerde voorvallen is niet de enige indicator om de veiligheids-cultuur te meten.

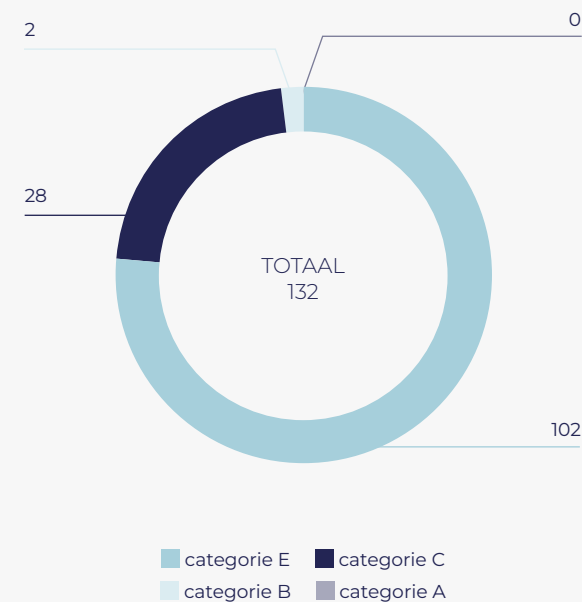
De inhoud van de rapportering en het feit dat die laatste een ingebakken reflex geworden is, zijn evenzeer doorslag-gevende criteria om te evalueren hoe de veiligheids-cultuur ingeworteld is.

VERANTWOORDELIJKHEID VAN SKEYES

In de overgrote meerderheid van de veiligheidsgerelateerde voorvallen draagt skeyes geen enkele verantwoordelijkheid. Voor amper 132 voorvallen, wat neerkomt op 8% van het totale aantal gemelde voorvallen in 2024 (7% in 2023), werd de betrokkenheid van skeyes vastgesteld.

Wat betreft de ernstgraad van die 132 voorvallen worden er 102 in categorie E ondergebracht, dus zonder enige impact op het veiligheidsniveau, 28 in categorie C (significant), 2 in categorie B (belangrijk) en 0 voorvallen in categorie A (ernstig).

BETROKKENHEID VAN SKEYES BIJ VEILIGHEIDSGERELATEERDE VOORVALLEN



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 (mogelijke) aanvaring met in het wild levende dieren prijkt boven aan de lijst, met 420 voorvallen, hetgeen de voortdurende uitdagingen die zich stellen in het beheer van de activiteit van vogels en fauna in de nabijheid van de luchthavens, illustreert;
- de technische problemen aan luchtvaartuigen die door hun piloten - 127 keer - werden aangekaart, bekleden de derde plaats in de ranglijst van 2024.

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, lijkt dit type van voorval zich te stabiliseren met 178 meldingen in 2024. De weg van de intensere samenwerking en kennisdeling die skeyes samen met zijn partners insloeg, zou dat type van voorval de komende jaren naar verwachting moeten terugdringen.

Op de vierde plaats ziet skeyes – met tevredenheid – het aantal incidenten waarbij piloten met laserpennen (kunnen) worden verblind, teruglopen. Na drie opeenvolgende jaren van toename is dit verontrustende fenomeen – temeer omdat het grotendeels vrijwillig is – met 10% gedaald (94 meldingen vs. 104 in 2023). We hopen dat deze trend wordt bevestigd ten gevolge van de gecoördineerde inspanningen van skeyes en de luchthaven- en gerechtelijke autoriteiten. Dat bijzonder gevaarlijk en onverantwoord gedrag bezette van 2010 tot 2015 steevast de eerste plaats in de incidentenmeldingen met meer dan 200 voorvallen per jaar.

De afwijkingen van ATC-goedkeuringen (klaringen) daalden significant met 20%, van 101 gevallen in 2023 naar 81 in 2024, een positieve trend die illustreert dat de ATC-instructies beter worden nageleefd.

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 scheidingsafstanden betreft de luchtverkeersleiding vaak rechtstreeks en kan leiden tot ernstigere incidenten (A en B). Hoewel we een toename met 31% van het aantal voorvallen waarbij die minimale scheidingsafstanden niet worden nageleefd, betreuren – 67

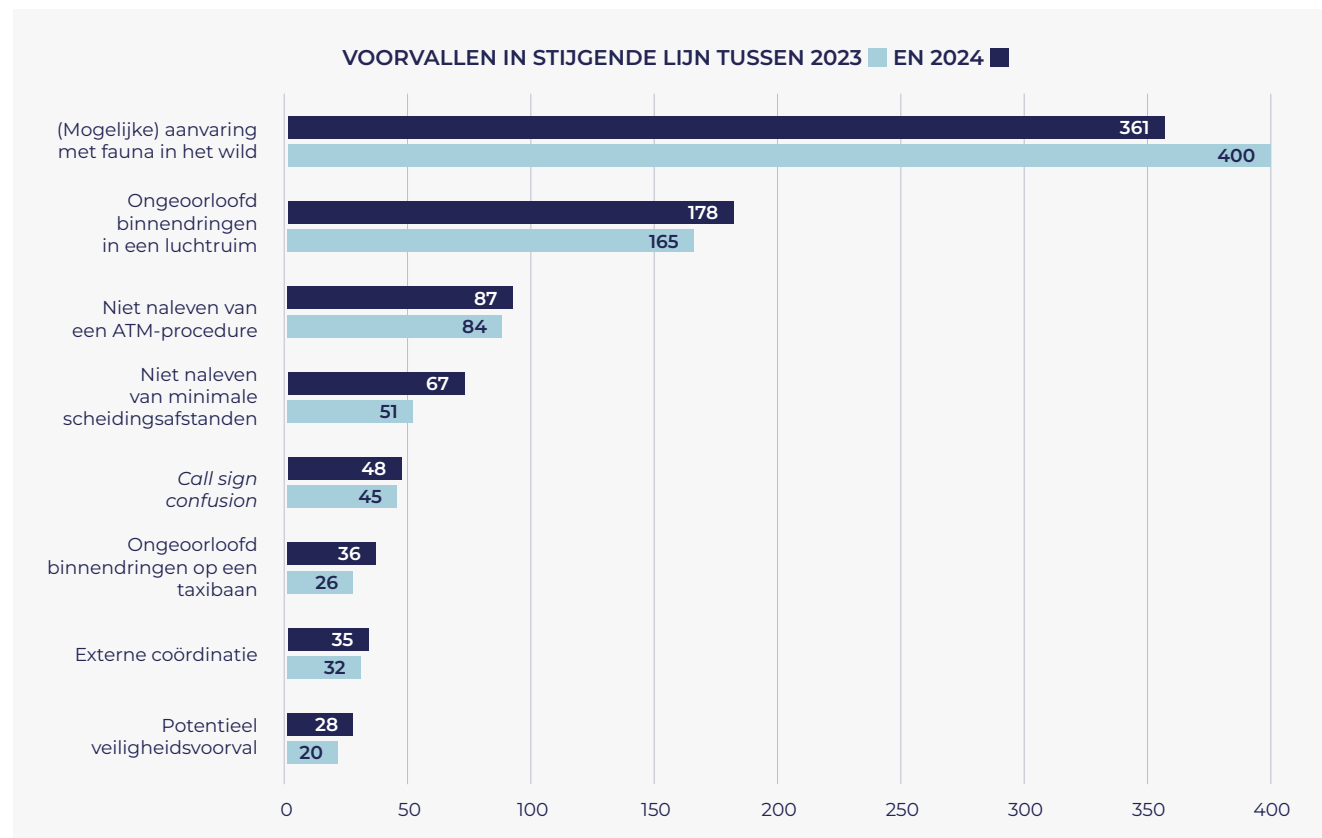
voorvallen in 2024 tegenover 51 in 2023 - werd geen enkel daarvan geklasseerd als veiligheidsincident in de strengste veiligheidscategorieën (A en B), hetgeen betekent dat ze geen impact hadden op het algemene veiligheidsniveau.

Voor 2024 werd de betrokkenheid van skeyes bevestigd voor 59 van die voorvallen (hetzij 88%); dat cijfer weerspiegelt eerder een tendens om dit type van voorval beter te detecteren en te melden dan een geringere veiligheid.

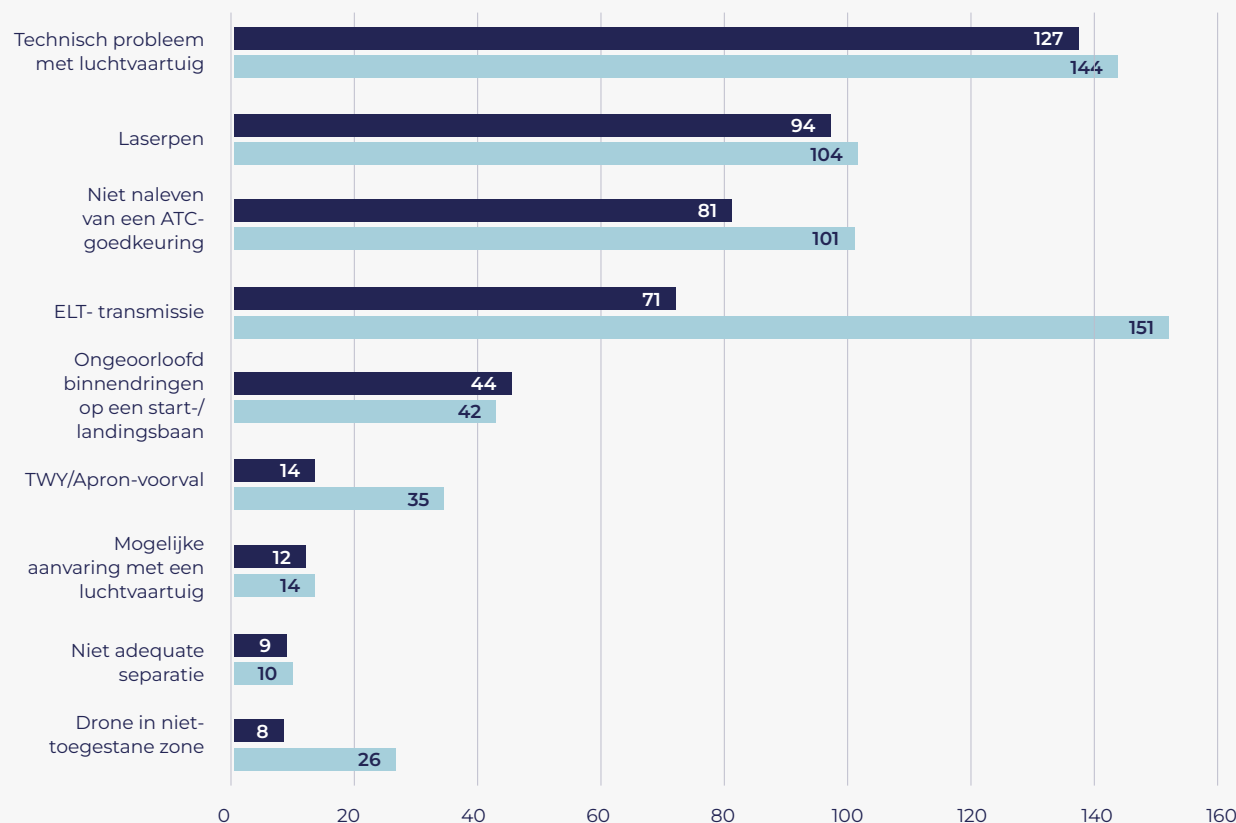
Een ander type van voorval dat rechtstreeks verband houdt met de veiligheidsprestaties van skeyes, betreft de *runway incursions*, hoewel het (in dat type van voorval) slechts voor

een kleine minderheid ervan verantwoordelijk is. In 2024 werden 37 *runway incursions* gemeld, tegenover 44 in het jaar voordien en 42 in 2022. De betrokkenheid van skeyes bij dergelijke voorvallen werd bevestigd voor slechts 10 van die *incursions*; daarmee worden de opmerkelijke prestaties van skeyes in de grondoperaties onderstreept.

Tot slot namen de voorvallen in verband met dronevluchten in niet-toegestane zones af met 69% ten opzichte van 2023. Er werden slechts 8 meldingen, alle door de piloten, ontvangen. Die positieve trend zet de resultaten van de strengere reglementering en de groeiende bewustwording van de gebruikers in de kijker.



VOORVALLEN IN DALENDE LIJN TUSSEN 2023 EN 2024



BOVEN DE LAT VAN 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 – met vijf kerndoelstellingen: veiligheidsbeleid en -doelstellingen, veiligheidsrisicobeheer, kwaliteitsborging, bevordering van veiligheid en veiligheidscultuur – beoordeeld hoe efficiënt het *Safety Management System (SMS)* wel is. Die doelstellingen worden onderverdeeld in subdomeinen.

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

19 domeinen waarin de maturiteit van het SMS wordt geëvalueerd en waarvoor skeyes de Europese prestatiedoelstellingen overtreft (vs. 11 in 2023).

BEDRIJFSCONTINUÏTEIT EN CYBERVEILIGHEID

Het verzekeren van de verkeersveiligheid stoelt niet alleen op de expertise van het personeel, maar ook op de integriteit van de IT-systemen. In dat domein is skeyes ISO-27001-gecertificeerd en stelde het een strategisch plan op om het hoogste niveau van cyberveiligheid te handhaven. Dat plan bevat ook die van de stakeholders. Er worden regelmatig oefeningen en tests gehouden om de capaciteit om cybercrises te beheersen voortdurend te evalueren.

DELEN OM TE VERBETEREN

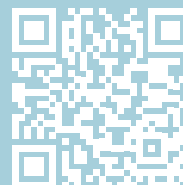
Het delen van informatie, het verspreiden van de kennis, ervaring en goede praktijken vormen de essentie zelf van de beveiliging. Zonder dat delen is er geen marge voor verbetering mogelijk.

Sinds haar oprichting heeft de *Safety Management Unit* voorzien in forums om de resultaten van haar analyses te delen met haar klanten en stakeholders: luchtvaartmaatschappijen, vliegclubs, vliegschool, Defensie, de Belgische burgerluchtvaartautoriteiten (DGLV), buitenlandse luchtvaartnavigatiedienstverleners en EUROCONTROL.



“Na een incident worden de resultaten van de analyses zowel intern als natuurlijk extern gecommuniceerd, bijvoorbeeld naar luchtvaartmaatschappijen en luchthavens, zodat zij zelf actie kunnen ondernemen en veiligheidsverbeteringen kunnen aanbrengen in het algehele luchtvaartstelsel.”

› Alain Du Bois, Safety Manager



EFFICIËNTIE GEDREVEN DOOR SYNERGIE

skeyes rust zich uit met geavanceerde technologische tools en investeert in hoogstaande opleidingen voor zijn operationeel personeel. Toch volstaat dat niet om het luchtverkeer, dat steunt op de gecoördineerde acties van talrijke actoren, optimaal te laten verlopen. Daarom gaat skeyes actief samenwerkingen aan, stelt het gezamenlijke tools en procedures ter beschikking en creëert het synergieën met klanten en partners. Dit alles met het oog op een efficiënte dienstverlening, maximale stiptheid en een minimale impact op het milieu.



STIPTHEID: PRESTATIEDOEL- STELLINGEN 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 gecijferde 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 stipheidsdoelstelling behalen voor de aankomende vluchten op Brussels Airport.

99,4%

van de vluchten werd in 2024 stipt afgehandeld door skeyes, dat jaar na jaar, een hoog prestatieniveau aanhoudt.

EN-ROUTEVERTRAGING: BESTE PRESTATIE VAN HET FABEC



0,12 min/vlucht

= 7,2 seconden gemiddelde *En-route*vertraging per vlucht

Dit is de prestatiedoelstelling inzake *En-routestiptheid* die werd opgenomen in het FABEC-prestatieplan. Deze doelstelling is die van skeyes en weerspiegelt zijn bijdrage aan 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).



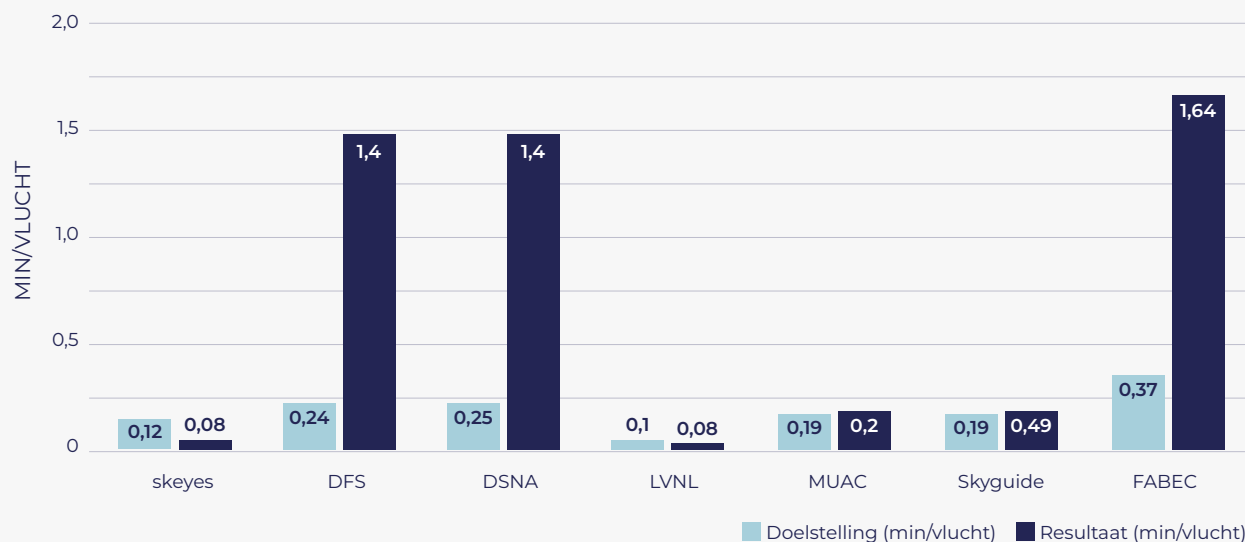
0,08 min/vlucht

= 4,8 seconden gemiddelde *En-route*vertraging per vlucht

Werkelijke prestaties inzake *En-routestiptheid* van skeyes, alle oorzaken samen beschouwd. Goed voor de beste prestatie van het FABEC!

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

VERGELIJKING VAN DE GEMIDDELDE *EN-ROUTE*VERTRAGING PER VLUCHT IN HET FABEC
(ALLE OORZAKEN SAMEN) MET DE PRESTATIEDOELSTELLINGEN.





1,64 min/vlucht

= 98,4 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-route*vertraging voor alle oorzaken in zijn luchtruim te beperken tot 0,37 minuten per vlucht. Niettemin slaagde het FABEC erin de vertraging die door het ATM in zijn luchtruim gegenereerd wordt, onder controle te houden, aangezien ze met 0,46 minuten per vlucht afnam ten opzichte van 2023.

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 aan een vermindering van de gemiddelde *En-route*vertraging in het FABEC.

VERTRAGING BIJ AANKOMST OP DE LUCHTHAVENS: PRESTATIES GESTOELD OP SAMENWERKING

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.

0,06 min/vlucht

= 3,6 seconden gemiddelde *En-route*-vertraging per vlucht (CRSTMP-oorzaken)

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

5.800 minuten

vertraging heeft skeyes zijn klanten doen besparen ten opzichte van 2023.

22%

Aandeel van de weersomstandigheden in het geheel van oorzaken van *En-route*vertraging, gegenereerd door skeyes in 2024.



BRUSSELS AIRPORT: EEN 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 in het FABEC- prestatieplan voor de 3^e referentieperiode van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim (2020-2024):



0,28 min/vlucht

= 16,8 seconden gemiddelde vertraging per vlucht bij aankomst op Brussels Airport, alle oorzaken in beschouwing genomen.

Werkelijke prestaties inzake stiptheid van skeyes op Brussels Airport.

34%

minder vertraging op de nationale luchthaven in vergelijking met 2023.

91%

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

64%

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

0,02 min/vlucht

= 1,2 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

OSTEND-BRUGES AIRPORT

0 min/vlucht

= 0 seconden gemiddelde vertraging per vlucht

BRUSSELS SOUTH CHARLEROI AIRPORT

0,02 min/vlucht

= 1,2 seconden gemiddelde vertraging per vlucht

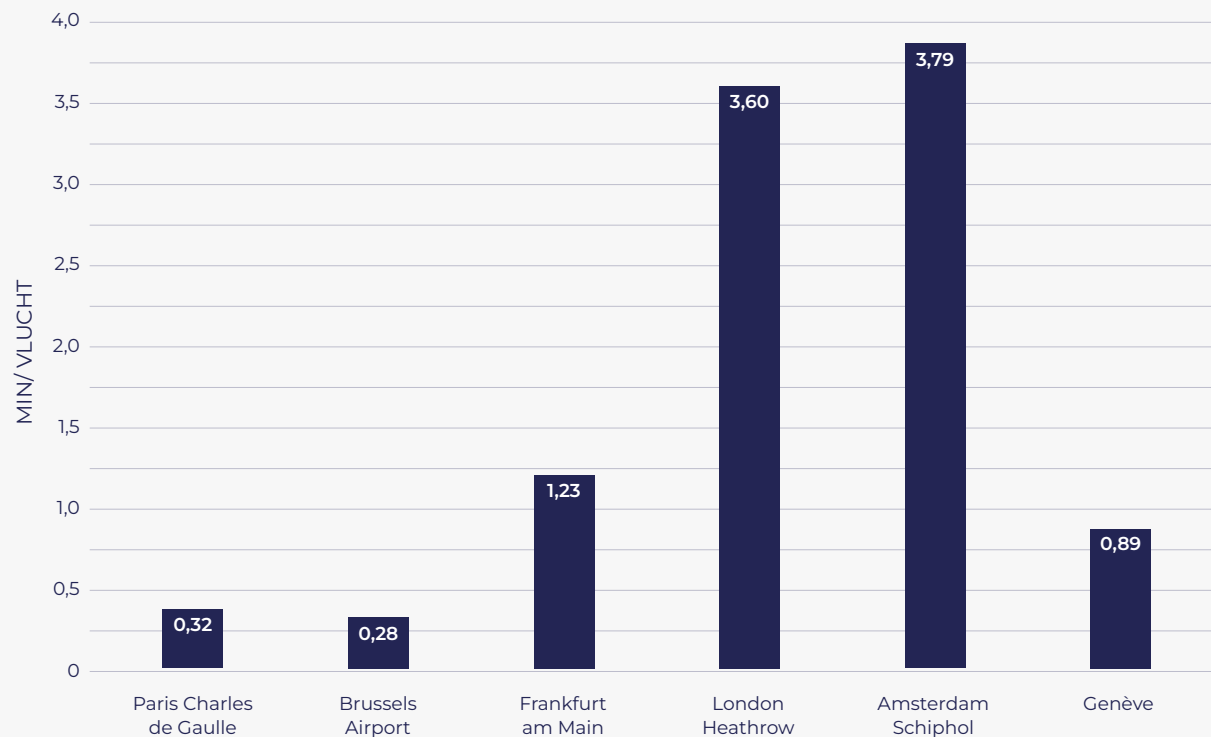
LIEGE AIRPORT

0 min/vlucht

= 0 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, werkt skeyes voort aan het implementeren van zijn *Environmental Action Plan*, ontwikkelt het projecten, past het nieuwe procedures toe en werkt het samen met zijn partners. Elke vluchtfase - grondbeweging, opstijging, *En-route*, nadering en landing - wordt geoptimaliseerd om het brandstofverbruik of de geluidshinder te verminderen.



EN-ROUTE: ZO DICHT MOGELIJK BIJ HET IDEALE TRAJEKT

Een van de doelstellingen van de wetgeving inzake het Gemeenschappelijk Europees 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.

7%

De score van de horizontale vliegefficiëntie verbeterde, sinds 2019, met 7% in het FABEC; de score kenmerkt hoe doeltreffend de samenwerking en de milieumaatregelen wel zijn.

3%

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

3,08%

Werkelijke score van de horizontale vliegefficiëntie in het FABEC in 2024. 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.

96,92%

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* verkeer beperkt door de structuur van het luchtruim dat het beheert: krap, 7.500 meter hoog en doorkruist door tal van zones die gereserveerd zijn voor de militairen, met wie skeyes het delen van het luchtruim coördineert door het *Flexible Use of Airspace*-principe toe te passen.

skeyes vergadert regelmatig met zijn FABEC-partners in de permanente werkgroep van het *FABEC Environment Standing Committee* om operationele oplossingen op het vlak van milieu-optimalisatie te ontwikkelen.

96,52%

In het Belgische luchtruim wordt voor de meeste vluchten de meest efficiënte route gebruikt.

11%

In het Belgische luchtruim verbeterde de score sinds 2019 met 11%.

3,48%

Inefficiëntiescore in 2024 in het Belgische luchtruim dat gezamenlijk wordt beheerd door skeyes (voor het lagere luchtruim onder 24.500 voet) en EUROCONTROL MUAC (voor het hogere luchtruim).

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.

93,8%

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.

98,2%

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*).

GROENE LANDINGEN (CONTINUOUS DESCENT OPERATIONS, CDO)

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 vluchtuivoering 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.

81%

van de landingen volgde de groenelandingsprocedure op Brussels Airport in 2024 (+1,3% vs. 2023).

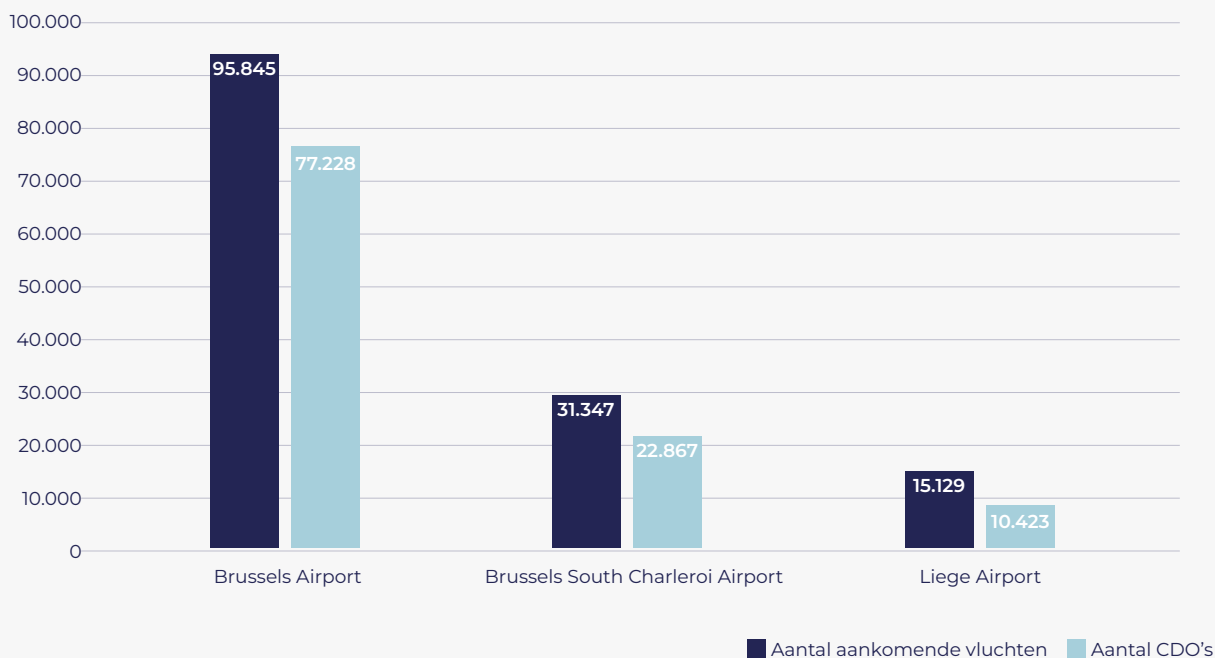
69%

van de landingen volgde de groenelandingsprocedure op Liege Airport in 2024 (+7% vs. 2023).

73%

van de landingen volgde de groenelandingsprocedure op Brussels South Charleroi Airport in 2024 (+1,5% vs. 2023).

GRAFIEK CDO (KOLOMMEN): AANTAL CDO'S IN ABSOLUTE WAARDE VERGELEKEN MET HET AANTAL LANDINGEN IN 2023



In nauwe samenwerking met de partners van het *Collaborative Environmental Management* (CEM) heeft skeyes nieuwe milieu-indicatoren voor CDO's ontwikkeld. Zo wordt de gemiddelde tijd om het vliegtuig horizontaal te laten vliegen onder een hoogte van 10.000, 6.000 en 3.000 voet geregistreerd om gerichte acties met het oog op verbetering te bestuderen.



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. PBN 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 kosten-efficiëntie en uiteraard het milieu.

NATIONAAL PLAN VOOR DE IMPLEMENTATIE VAN EN OVERGANG NAAR PBN

Doel: van de Belgische luchthavens volledig PBN-conforme omgevingen maken

Actie: de conventionele procedures vervangen door RNAVI- en RNP APCH-procedures

Status:

- Liege Airport & Kortrijk Airport: volledig PBN-conforme omgevingen voltooid;
- Brussels South Charleroi Airport: opgestart in 2022; voltooiing gepland in 2025;
- Brussels Airport, Ostend Airport, Antwerp Airport: opgestart in 2023, in uitvoering.

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.

Op basis van die resultaten werd van november 2023 tot februari 2024 een tweede reeks tests uitgevoerd. Het eindverslag werd gepubliceerd in oktober 2024.



HERON

skeyes is betrokken bij HERON (*Highly Efficient Green Operations*), een grootschalig project dat luchtvaartnavigatiedienstverleners, luchtvaartmaatschappijen en de industrie samenbrengt en die door de EU gefinancierd wordt in het kader van het 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: tests in reële omstandigheden in 2024 en 2025.

GREENATM-LABEL: INTERNATIONALE ERKENNING

De CANSO (*Civil Air Navigation Services Organisation*), het internationale orgaan dat de sector van het luchtverkeersbeheer vertegenwoordigt, reikte in november 2024, voor het tweede jaar op rij, aan skeyes niveau 3 van zijn GreenATM-milieu-accreditatieprogramma uit. skeyes was een van de eerste verleners van luchtvaartnavigatiediensten in Europa die dit label heeft verkregen sinds 2023.

Het vernieuwen van het label van niveau 3 - het hoogste niveau dat tot nu toe behaald is - bevestigt dat skeyes structurele en meetbare maatregelen treft met het oog op een duurzame luchtvaartnavigatie. skeyes streeft ernaar om in de nabije toekomst niveau 5 – tevens het hoogst mogelijke - te behalen.



“Het doel van het HERON project is om aan te tonen hoe de ecologische voetafdruk van de luchtvaart kan worden verkleind door middel van innovatieve oplossingen.”

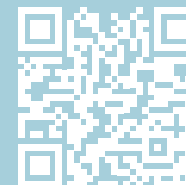
› Erol Cetiner, Manager Sustainable Aviation a.i., skeyes

“Op de luchthaven van Brussel demonstreren we het ISGS-concept (*Second Glide Slope*), waarbij de naderingshoeken worden verhoogd van 3,0° naar 3,2° of 3,5°.”

› Erik Watzeels, SESAR Development Manager Brussels Airport Company

“Tijdens de tests werden naderingen met een grotere dalingshoek gevolgd om het geluid, het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot te verminderen.”

› Kseniia Kozhevnikova, ATM Environmental Expert



VERBONDEN **INNOVATIE**

In nauwe samenwerking met zijn partners bouwt skeyes aan het toekomstige luchtruimbeheer. Dit luchtruim ondergaat grote, almaar snellere transformaties door de ontwikkeling van datagestuurde technologieën die een steeds meer doorgedreven automatisering mogelijk maken. Met zijn innovatieprogramma, gericht op de digitale verkeersleidingstorens en de integratie van drones, tekent skeyes de contouren uit van een onderling verbonden toekomst.



04

DRONES EN U-SPACE: HOOGTECHNOLOGISCHE DIENSTEN

Het luchtruimgebruik is aan snelle verandering onderhevig, terwijl de sector van de drones (*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 gestaag blijven groeien in 2024. Het heeft er alle schijn van dat dit type verkeer in de komende jaren zal exploderen, o.a. dankzij de *U-space*-dienstverlening waartoe skeyes zich verbonden heeft als *Common Information Service Provider* (CISP).



16.381

vliegtoelatingen voor drones werden in 2024 verleend via de *Drone & Aerial Activities*-applicatie.

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

+6%

groei van het aantal vliegtoelatingen voor drones ten opzichte van 2023.

+100.000

professionele dronevluchten werden uitgevoerd in België in 2024.

DRONE & AERIAL ACTIVITIES (DAA)

Deze nieuwe versie van de applicatie vergemakkelijkt de integratie van de drones, en meer specifiek van de BVLOS-missies (*Beyond Visual Line of Sight*), in het luchtruim van de bemande luchtvaart.

BURDI: OPSTART VAN DE OPERATIES IN U-SPACE

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 via 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.

2024

Opstart van de werkelijke operaties in het luchtruim dat door het BURDI-project wordt geïmplementeerd.

1^{ste}

Europese primeur: er worden coördinatiestromen gecreëerd tussen skeyes, de burgerluchtvaartautoriteiten en de drone-industrie om dit nieuw type luchtruim te exploiteren.

Via zijn dochteronderneming SkeyDrone is skeyes tevens actief in de operationele verkeersleiding voor het droneverkeer. SkeyDrone ontwikkelt ook softwareoplossingen voor dronedetectie voor exploitanten van kritieke infrastructuur en organisatoren van events zoals Tomorrowland.

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 een 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.

De verbonden innovatie tussen alle partners van skeyes ontsluit een nieuw luchtruim dat een revolutie teweeg zal brengen in de wereld van het transport, de mobiliteit en de veiligheid.

CNS

Uitbreiding van de inspectievluchten met drone voor de CNS-infrastructuur (Communicatie, Navigatie & Surveillance). De speciaal voor dit doel uitgeruste inspectiedrone werd ook gebruikt tijdens de kalibraties in de aanloop naar de vervanging van de ILS in Oostende en Luik. Het inzetten van een drone vermindert de operationele impact van de inspecties van de CNS-systemen, werkt kostenbesparend en dringt de impact op het milieu terug.



DIGITALE TORENS: DIGITAL TOWER TEST CENTRE

skeyes streeft ernaar om alle Belgische luchthavens geleidelijk 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 een enkel centrum in Namen zal worden geleid.

Saab *Digital Air Traffic Solutions* werd geselecteerd om de technische infrastructuur aan te leveren. In 2024 ging skeyes op zijn elan voort met de ontwikkeling van zijn *Digital Tower Test Centre* op de site van Steenokkerzeel.

2

luchthavenomgevingen - Luik en Charleroi - worden nu nagebootst in het *Digital Tower Test Centre*, dat wordt gevoed met livebeelden en -verkeersdata.

Dat centrum is het prototype van de digitale verkeersleidingstoren die momenteel in Namen wordt gebouwd. Het 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 in 2023 op de site van Liege Airport is geïnstalleerd om het camerasysteem te dragen.

33 meter

hoog is de mast die in 2024 is geïnstalleerd op de site van Brussels South Charleroi Airport.

18

camera's verlenen de luchtverkeersleiders een 360°-zicht op elke luchthaven, waardoor ze kunnen inzoomen en zones bereiken die aan het oog onttrokken zijn vanaf een traditionele fysieke uitkijkpost.

WAN : DIGITALE ONTWIKKELING ONDERSTEUNEN

Om de datastromen die de digitale torens 'voeden' te ondersteunen, heeft skeyes zijn *Wide Area Network* (WAN) verder uitgerold. Dat netwerk moet borg staan voor een performante, beveiligde en betrouwbare connectiviteit tussen zijn verschillende sites.

ATM-SYSTEMEN: EVOLUTIE GESLAAGD

In 2024 rondde skeyes een belangrijke kaap in de evolutie van zijn Eurocat-luchtverkeersleidingssysteem, waarmee zowel het CANAC 2-verkeersleidingscentrum als de torens worden uitgerust. Het MLU2-project (*Mid Life Upgrade 2.0*) werd met succes in gebruik genomen.

20/10/2024

In de nacht van 19 op 20 oktober 2024 werd de MLU2 met succes in gebruik genomen, met als belangrijkste voordelen:

- een uitbreiding van de operationele capaciteit van skeyes;
- een verregaande integratie van de civiele en militaire luchtverkeersleiding;
- winsten op het vlak van veiligheid en stiptheid in een complex luchtruim;
- een sterkere cyberbeveiliging.



HERON : MILIEUVRIENDELIJKERE NADERINGEN

HERON (*Highly Efficient Grreen 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.

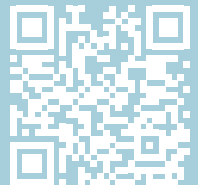
3,2° tot 3,5°

in plaats van 3°. Dat zijn de grotere dalingshoeken die in 2024 getest werden in de operationele omgeving van Brussels Airport. De tests lopen door in 2025.



“Voor de ontwikkeling en implementatie van deze eerste U-space in Europa vertrouwt skeyes op de samenwerking met partners zoals de Europese Commissie en EUROCONTROL en partners uit de drone-industrie zoals Unifly en skeyes' dochteronderneming SkeyDrone.”

› Simon Devoldere, Common Information Services Manager



DUURZAAMHEID GEBASEERD OP SAMENWERKING

Door de mens centraal te stellen in zijn strategie is skeyes er altijd in geslaagd om zijn opdracht van openbare dienstverlening zo efficiënt mogelijk te vervullen. De manier waarop het zijn operationele prestaties voortdurend verbetert, illustreert dat. Als overheidsbedrijf wil skeyes echter een stap verder gaan en zijn maatschappelijke rol verbreden door een positieve bijdrage te leveren aan initiatieven van algemeen belang en door het aantal partnerschappen en samenwerkingsprojecten met spelers 'op het terrein' die bouwen aan een duurzame wereld, uit te breiden.



DE MENS IN HET HART VAN DE **STRATEGIE** TOT ONTWIKKELING



97

nieuwe medewerkers werden
aangeworven in 2024.



2

vergelijkende wervingsexamens
voor luchtverkeersleiders
werden georganiseerd.



41

kandidaat-luchtverkeersleiders
begonnen aan hun opleiding.



4

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



19

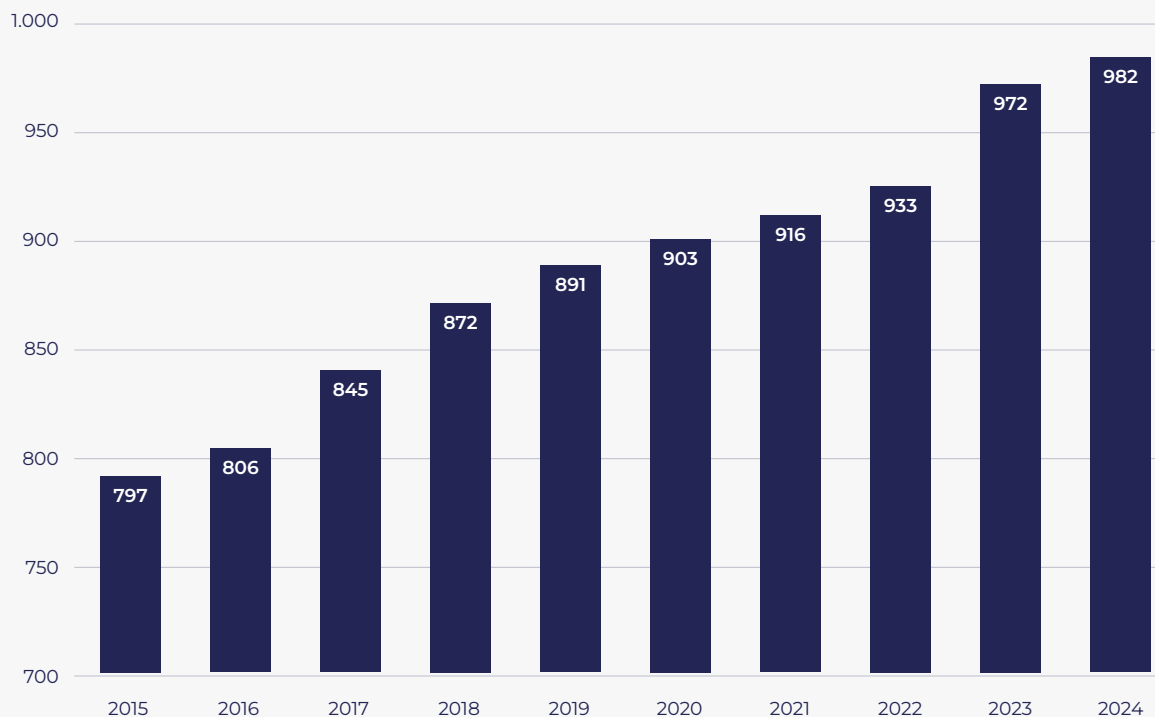
nieuw opgeleide luchtverkeers-
leiders zijn opgenomen in de
operationele teams.



982

medewerkers op 31 december
2024.

AANTAL MEDEWERKERS PER 31/12



272 vrouwen



710 mannen





EEN PARTNERSCHAP OM DE COMPETENTIES IN STAND TE HOUDEN

6 jaar

partnerschap tussen skeyes en Entry Point North; de joint venture *Entry Point North Belgium* (EPNB), die nog altijd instaat voor de opleidingen op de site van skeyes en daarbij gebruikmaakt van hoogtechnologische infrastructuur, zag zes jaar geleden het levenslicht.

1.272

dagen opleiding genoot het operationele personeel van skeyes in 2024.

146

simulatiesessies in het domein van de luchtverkeersleiding werden georganiseerd.

317

coachingsessies werden door ervaren collega's verstrekt aan student-luchtverkeersleiders ter aanvulling op hun opleidingsprogramma tot luchtverkeersleider, ook met deelname van Defensie.

374

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

1.180

deelnemers aan die technische opleidingen.

SAMENWERKEN MET HET OOG OP HET ONTWIKKELEN VAN DE WINDENERGIE

De opdracht van skeyes staat in het teken van de veiligheid van het luchtverkeer. Daarom moet het bedrijf er tevens over waken dat de interferentie tussen de windturbines en surveillance- en navigatiesystemen tot het minimum herleid wordt. skeyes spant zich al jaren in om de horizon van de sector te verbreden door de noodzakelijke veiligheidsafstanden tussen de windturbines en de apparatuur voor luchtverkeersbeheer te verkleinen. Daartoe zet het nieuwe technologieën in - zoals nieuwe radars die minder gevoelig zijn voor interferentie, multilateratie of satellietnavigatie - die geen interferentie doen ontstaan met de windturbines. skeyes stroomlijnt ook zijn radars, in partnerschap met Defensie. skeyes is de onmisbare partner met het oog op een veilige en harmonieuze ontwikkeling van de windenergie.



570

dossiers voor de bouw van nieuwe windturbines werden in 2024 bij skeyes ingediend.

+24%

meer dossiers voor de installatie van windturbines in vergelijking met 2023.

+47%

meer aanvragen voor windturbines op 2 jaar tijd.

305

dossiers kregen al een positief advies van skeyes op 31 december 2024.

20/06/2024

skeyes en Defensie hebben de gezamenlijke *roadmap* aan de Belgische windenergiesector voorgesteld om het aantal productiesites te doen toenemen.

+1,5 GigaWatt

bijkomende windenergieproductie is voorzien in de *roadmap*.



RECYCLEN, MOBILISEREN EN HERGEBRUIKEN OM ONZE ECOLOGISCHE VOETAFDRIJK TE VERKLEINEN

74%

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

+9%

ten opzichte van 2023.

57%

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

skeyes hanteert een proactief beleid voor zijn afvalbeheer. Het bedrijf maakt bijvoorbeeld gebruik van nieuwe bouwmaterialen die na demontage herbruikbaar zijn.

Sinds 2017 knoopte skeyes een partnerschap aan met Out of Use, een organisatie die gespecialiseerd is in het verantwoord beheer van elektronisch afval.

39

ton elektronisch afval werd tussen 2021 en 2024 ingezameld voor recycling of hergebruik.

De beste manier om afval te beheren is er geen te produceren. Plastic afval is een groot milieuprobleem met een impact op de volksgezondheid. skeyes ging een partnerschap aan met Dripl, het bedrijf dat drank- en waterautomaten voor herbruikbare verpakkingen installeert.

154.335

verpakkingen werden in 2024 bespaard bij skeyes.



ZACHTE MOBILITEIT AANMOEDIGEN

skeyes legt niet al zijn eieren in het mandje van de elektrische wagens en zette een fietsleaseprogramma op lange termijn voor het personeel op. Dit *bike leasing*-initiatief moedigt de medewerkers aan om zich gezonder te verplaatsen tussen de woonplaats en de werkplek en speelt een cruciale rol in het verminderen van de ecologische voetafdruk die gepaard gaat met mobiliteit.

15%

van de medewerkers van skeyes verplaatst zich met de fiets.

Het *bike leasing*-programma zal nog meer mensen ertoe aanzetten om deel te nemen aan de collectieve inspanning om onze ecologische voetafdruk te verkleinen.

01/01/2024

skeyes voorziet voor zijn medewerkers die met de trein naar het werk komen, in een pendeldienst vanaf het treinstation van Brussels Airport. Sinds 1 januari 2024 maakt die pendeldienst uitsluitend gebruik van elektrische voertuigen.

ZIJN MAATSCHAPPELIJKE VERANTWOORDELIJKHEID TER HARTE NEMEN

In 2024 zette skeyes zijn samenwerking voort met Close the Gap, de internationale sociale onderneming die de digitale kloof wil verkleinen door tweedehands IT-apparatuur van hoge kwaliteit in te zamelen. Die apparatuur wordt gebruikt om educatieve, sociale en medische projecten in opkomende en ontwikkelingslanden te ondersteunen.

skeyes had het genoegen om opnieuw deel te nemen aan de YOUCA-actiedag (*Youth for Change and Action*), een jaarlijks initiatief dat studenten de kans geeft om een dag in een bedrijf te werken en hun loon te doneren aan projecten ter ondersteuning van het onderwijs voor jongeren wereldwijd. In 2024 konden met de fondsen die dankzij YOUCA werden ingezameld, jongerenprojecten in Burundi (*Spring Communities*) en Gaza (TDP, *Theatre Day Productions*) ondersteund worden.

€15.000

heeft skeyes bijgedragen aan de liefdadigheidsprojecten 'De Warmste Week' en 'Viva for Life', die onder andere kansarme kinderen in België steunen. Via een sportieve challenge voor zijn medewerkers slaagde skeyes erin in totaal € 15.000 te doneren aan die organisaties.

386

warmer maaltijden werden bereid en verdeeld door een team van vrijwilligers van skeyes, in samenwerking met Compass Group Belgium, zijn cateringdienstverlener, tijdens *Opération Thermos*, die in het teken staat van de voedselhulp aan de minstbesteden.

Een partnerschapsovereenkomst tussen de CEO's van skeyes, Natagora en Natuurpunt in 2024 bezegelt het engagement van skeyes op het vlak van het behoud van de biodiversiteit.

Tevens verbindt skeyes zich ertoe, samen met zijn internationale partners, om zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid ambitieuzer in te vullen:

- aan de zijde van andere dienst-verlener, het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) en EUROCONTROL nam het bedrijf deel aan workshops om DEI-programma's (*Diversity, Equity & Inclusion*) in zijn werking te integreren;

- onder auspiciën van CANSO nam skeyes deel aan een reeks webinars over maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO), strategische planning en informatievereisten onder de nieuwe EU-richtlijn, die in 2022 werd gepubliceerd met de *European Green Deal*.

PARTNERSCHAPPEN STAAN VOOR EFFICIËNTIE

4^e

Om de luchtvaartnavigatie nog efficiënter te maken richt het vierde beheerscontract tussen de Belgische staat en skeyes zich op een intensere communicatie en samenwerking tussen de spelers in de sector via specifieke platformen.

Het *skeyesConnect*-project dat tijdens de nieuwjaarsreceptie van 2025 voor de stakeholders werd gelanceerd, geeft concreet vorm aan die gezamenlijke wens om de samenwerking te intensiveren.

Efficiënt communiceren en samenwerken vereist inzicht in de behoeften de behoeften en beperkingen van onze partners, klanten en gebruikers.

Om die precies in kaart te brengen herhaalde skeyes in 2024 zijn tevredenheidsenquête.

Het werkte verder aan de ontwikkeling van een stabiele, continue en zorgvuldige oplossing, zowel uit het oogpunt van de data en informatie die worden verzameld zowel aan de kant van de gebruikers als bij de implementatie van een constante bi-directionele communicatie.

Die communicatie wordt onder meer verzekerd door zijn *Customer Portal-platform*. Onze klanten kunnen via dat platform alle informatie terugvinden over de dienstverlening van skeyes, activiteiten en updates over strategische projecten.





JAARVERSLAG 2024

p.38	CORPORATE GOVERNANCE
p.42	BEHEERSVERSLAG
p.66	GECONSOLIDEERD JAARVERSLAG
p.70	VERSLAG VAN HET COLLEGE VAN COMMISSARISSEN
p.76	JAARREKENING
p.82	SAMENVATTING VAN DE EVALUATIEREGELS
p.84	TOELICHTINGEN BIJ DE JAARREKENING

06

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 2024 bestond de Raad van bestuur op 31 december 2024 uit de volgende leden:

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 acht keer 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 is 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 tweederde-meerderheid 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 2024 kwam de Raad van bestuur twaalf 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 2024 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 zes-

maandelijkse en jaarlijkse financiële balansen, het vijfjarenplan en de belangrijke investeringsdossiers te controleren. Het Comité bereidt deze dossiers ter goedkeuring van de Raad van bestuur voor 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 aan de Raad van bestuur verslag uit van zijn vergaderingen.

Het Auditcomité kwam in 2024 tien 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 2024 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 2024 vier 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 2024 samengesteld uit vier bestuurders aangeduid door de Raad van bestuur:

- Mevrouw Liesbeth Van der Auwera, Voorzitter,
- Mevrouw Julie Ludmer, de heren Jean Leblon en 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 2024 werd opgenomen op pagina 63.

Het Bezoldigingscomité vergadert op uitnodiging van zijn Voorzitter die bovendien de dagorde vaststelt. In 2024 is het Bezoldigingscomité vijf 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 2024, naast de Gedelegeerd bestuurder, samengesteld als volgt:

- Mevrouw Peggy Devestel, Chief Operations Officer (tot en met 30 september 2024)
- De heer Philippe Witpas, Chief Operations Officer a.i. (vanaf 1 oktober 2024)
- De heer Geoffroy 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

BEVOEGDHEDEN EN WERKING

Het Directiecomité is o.a. belast met het dagelijks beheer en 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 2024 heeft het Directiecomité 48 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 2024 samengesteld uit:

- Callens, Vandelanotte & Theunissen, vertegenwoordigd door de heer Jan Van Brabant;
- Mazars Bedrijfsrevisoren, vertegenwoordigd door de heer Romuald Bilem;
- Mevrouw Hilde François, Eerste Voorzitter van het Rekenhof;
- De heer Olivier Hubert, 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 Meeûsquare 35, voor het boekjaar 2024 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 2024

1. LUCHTVERKEER IN 2024: GROEI MET MEERDERE SNELHEDEN

De situatie van het jaar 2024 ligt in het verlengde van die van 2023: conflicten aan de poorten van Europa hebben een impact op de luchtverkeersstromen en de sluiting van bepaalde luchtruimen doet zones ontstaan waar de evolutie van het verkeer sterk uiteenloopt. Zuidoost-Europa zag zijn luchtverkeer aanhoudend groeien en overschreed in 2024 al ruimschoots het niveau van 2019, voordat de gezondheidscrisis de vraag naar verkeer deed instorten. Griekenland, bijvoorbeeld, overtreft dat niveau van vóór de crisis met 21% op het vlak van gemiddeld aantal vluchten per dag. Andere factoren, zoals het bloeiende toerisme naar zonnige bestemmingen, hebben bijgedragen tot die groei; in ruimere zin kon heel Zuid-Europa daarvan profiteren, met verkeersvolumes die de niveaus van vóór de crisis overschrijden, zoals Spanje (+9%) of Italië (+10%).

Terwijl de energieprijzen in 2024 weerom begonnen te stijgen (+13% in België), volgde de prijs van de kerosine een omgekeerde trend met een daling van 10% ten opzichte van 2023; daardoor werden gunstige voorwaarden gecreëerd voor de luchtvaartmaatschappijen die erin slaagden de prijzen van de vliegtickets onder controle te houden. Die laatste daalden zelfs in vergelijking met 2023, vooral tijdens de zomerperiode, waardoor de toename van het verkeer naar vakantiebestemmingen in Zuid-Europa verder werd gestimuleerd.

Hoewel Noordwest-Europa, waar België een centrale rol speelt, niet over dezelfde troeven beschikt, was de groei op de afspraak in 2024, zij het wat bescheidener. In 2024 ging het luchtverkeer in het Belgische luchtruim erop vooruit met 4% in vergelijking met 2023, goed voor in totaal 946.768 door skeyes gecontroleerde vluchten.¹ Die vooruitgang was onvoldoende uitgesproken om opnieuw de symbolische kaap van het miljoen gecontroleerde bewegingen te ronden, een drempel die sinds 2019 niet meer werd bereikt. Hou je rekening met het totale aantal vluchten dat door skeyes wordt gecontroleerd, dan gaapt er een kloof van 9% tussen het verkeer van 2024 en dat van vóór de crisis. Op basis van het gemiddelde aantal vluchten per dag verkleint dit verschil met 2019 tot 4%. Onze burens en FABEC-partners hebben evenmin kunnen aanknopen met de verkeersvolumes van vóór de crisis, met uitzondering van Frankrijk (+2%) en Zwitserland (+1%).

Door die ongelijke groei in Europa evolueert het verkeer dat door skeyes gecontroleerd wordt, iets onder het gemiddelde van de ECAC-zone (*European Civil Aviation Conference*), die met 5% groeide en in 2024 10,7 miljoen vluchten ontving.

Het CANAC 2-verkeersleidingscentrum - dat overvliegende vliegtuigen boven het Belgisch-Luxemburgse luchtruim tot een hoogte van 24.500 voet en naderende vliegtuigen controleert - nam in 2024 536.747 vluchten voor zijn rekening, 5% meer dan in 2023, maar nog altijd 9% minder dan in 2019. Qua aantal gecontroleerde vluchten was CANAC 2 goed voor 57% van de activiteiten van skeyes in 2024.



Wat de luchthavens betreft, lieten enkel Brussels Airport en de Waalse luchthavens van Luik en Charleroi een significante toename van hun verkeer ten opzichte van 2023 optekenen. De luchthavens in Vlaanderen kampen met vrij aanzienlijk teruglopende cijfers om specifieke redenen, zoals verderop wordt toegelicht.

Brussels Airport registreerde 198.620 vluchten, goed voor een stijging met 3% ten opzichte van 2023. Het luchtverkeer op Brussels Airport boekt vrij traag, maar regelmatig vooruitgang en het verschil met de situatie van vóór de crisis bedraagt nu 15%.

Liege Airport beleefde een mooie heropleving met +13% van zijn verkeer, met 40.454 gecontroleerde vluchten, waardoor het verschil met 2019 tot nauwelijks 7% werd herleid. Die indrukwekkende hausse ten opzichte van 2023 is deels toe te schrijven aan een toename van het VFR-verkeer (+39%), terwijl dit type verkeer dat specifiek is voor de algemene luchtvaart (sportvliegerij of scholing) op alle andere luchthavens een stap achteruit zet. Vermits het VFR-verkeer in 2024 slechts 17% van het totale verkeer op Liege Airport uitmaakte, komt de toename van het verkeer op de belangrijkste vrachtluchthaven van België voornamelijk voort uit het IFR-verkeer (commerciële luchtvaart), dat met 9% is toegenomen.

Brussels South Charleroi Airport onderscheidt zich duidelijk op het vlak van de evolutie van zijn verkeer. Het is immers de enige Belgische luchthaven die het verkeersniveau van vóór de crisis overschrijdt, en hoe (+12%), met 91.681 vluchten in 2024 en goed voor een stijging met 4% in vergelijking met

1. Vorig jaar heeft skeyes een enterprise data governance framework uitgerold, waarbij het zijn data gebruikt en verbetert. Parallel staat het datamanagement borg voor het continu verbeteren van de datakwaliteit en -accuraatheid. De bron van data voor de verkeersstatistieken werd verfijnd. Bij elke vergelijking met cijfers die in documenten van vóór 2025 zijn gepubliceerd, moet dus rekening worden gehouden met deze verbeterde methodologie.

2023. Die evolutie is des te spectaculairder omdat ze voornamelijk toe te schrijven is aan de opmars van de commerciële luchtvaart, in 2024 +23% ten opzichte van 2019, terwijl de algemene luchtvaart (VFR-verkeer) met 11% krimpt. Die groei zorgt ervoor dat de luchthaven van Charleroi tot het kransje van de eerste luchthavens van de ECAC-zone behoort die een krachtig herstel boeken, de rampzalige gevolgen van de gezondheidscrisis voor het luchtverkeer achter zich laten en opnieuw aanknopen met meer activiteit dan vóór deze grote planetaire gebeurtenis. De gunstige evolutie die de Waalse luchthaven doormaakt, is voornamelijk toe te schrijven aan zijn economisch model dat gericht is op het lowcostvliegverkeer, dat in de ECAC-zone met 8% is toegenomen ten opzichte van 2023. Dit is tevens de successtory van Ryanair, de belangrijkste luchtvaartmaatschappij op de luchthaven van Charleroi, voor 2024. Een blakende gezondheid stuwt het lers bedrijf ruim (+31%) boven zijn resultaten van 2019.

Zoals hiervoor aangekondigd, hebben de Vlaamse luchthavens niet dezelfde activiteitstoename beleefd. Op de luchthaven van Oostende slonk het luchtverkeer gevoelig door renovatiewerken aan de start- en landingsbaan in februari en maart 2024; gedurende die twee maanden werden slechts 89 en 144 vluchten gecontroleerd. Die werken, hoewel ze nodig waren voor de veiligheid, drongen het verkeer op de luchthaven van de kuststad tot onder het niveau van 2020, in volle gezondheidscrisis, met 18.985 geregistreerde vluchten, een daling met 16% ten opzichte van 2023. De renovatiewerken aan de start- en landingsbaan hebben een grotere impact gehad op het commerciële verkeer (-34%) dan op de algemene luchtvaart (-3%). Het algehele verkeer blijft uiteraard ver achter bij dat van 2019 (-28%).

Ten gevolge van een probleem inzake de levering van reserveonderdelen voor zijn Embraer-vliegtuigen die op de luchthaven van Antwerpen actief zijn, moest TUI fly in het hoogzomerseizoen 2024 haar vluchten verplaatsen naar Brussel, waar haar Boeing 737-vloot kan worden ontvangen. De luchthaven van de eerste Vlaamse stad moet afrekenen met een algehele verkeersafname met 12% ten opzichte van 2023. Na afloop van de gezondheidscrisis zag de luchthaven de activiteit opveren, boven het niveau van 2019, hoofdzakelijk dankzij de zakenluchtvaart. Ondanks de blakende gezondheid van het business-segment, dat in de ECAC-zone met 10% is gestegen ten opzichte van 2019 en met 5% op de luchthaven van Antwerpen ten opzichte van 2023, is het algehele verkeer op de *city airport* van de havenstad met 12% afgekald ten opzichte van 2019. Het verkeer van de algemene luchtvaart is ook op de terugweg (-13%) in vergelijking met het jaar voordien. Het verkeer van de commerciële luchtvaart nam in vergelijkbare mate af (-11%). Er moet worden opgemerkt dat zowel in Antwer-

pen als in Oostende het VFR-verkeer goed is voor het leeuwendeel – ongeveer 60% – van het algehele verkeer en dat dat laatste in 2024 is afgenomen, waardoor de resultaten verder neerwaarts werden bijgesteld.

In Kortrijk tot slot, waar het VFR-verkeer (vluchten van algemene luchtvaart) meer dan 80% van het verkeer uitmaakt, stuwt de vitale kracht van de zakenluchtvaart – die voornamelijk gebruikmaakt van privéjets (IFR-vluchten) en die sinds het einde van de gezondheidscrisis constant is toegenomen (+65% ten opzichte van 2019) – het algehele verkeer van de luchthaven net in het groen (+1% ten opzichte van 2023). Er moet aan worden herinnerd dat skeyes op de luchthaven geen luchtverkeersleidingsdiensten aanbiedt, maar enkel vluchtinformatiediensten.

MEER PASSAGIERS- EN VRACHTVERVOER

Meer verkeer gaat vaak hand in hand met een groei in het personen- of goederenvervoer. En dat was nog altijd het geval in 2024. De verkeers-evolutie op de verschillende luchthavens kwam tot uiting in hun activiteiten op het vlak van passagiers- en vrachtvervoer.

De drie luchthavens die actief zijn in het goederenvervoer – Luik, Brussel en Oostende – waren in 2024 goed voor in totaal 1,79 miljoen ton vracht, een stijging met 3% ten opzichte van 2023.

Op Liege Airport – dat goed is voor 65% van het totale Belgische vrachtluchtvervoer – werd 1,16 miljoen ton doorgevoerd, wat overeenkomt met een groei met 16% in vergelijking met 2023. Een activiteitstoename die van 2024 een recordjaar maakt, net na 2021 (1,4 miljoen ton), toen het vrachtvervoer in Luik een impuls kreeg door de noden in de strijd tegen de gezondheidscrisis. Met de prestatie van 2024 bekleedt de Waalse luchthaven de vijfde plaats onder Europese vrachtluchthavens, na 'reuzen' als Frankfurt, Parijs, Amsterdam en zijn meest directe concurrent, Leipzig. De toekomst zou wel eens veelbelovend kunnen worden voor Liege Airport, dat veruit de sterkste groei onder de Europese vrachtluchthavens doormaakt. skeyes heeft die ontwikkeling ondersteund met de operationele efficiëntie van de *Performance Based Navigation* (PBN) die sinds 2023 100% geïmplementeerd is in Luik; daardoor wordt de luchthaven nog aantrekkelijker voor de luchtvaartmaatschappijen. Liege Airport verwelkomde overigens 10 nieuwe maatschappijen op één jaar tijd. Het DiTo-project (*Digital Towers*) zal de bijdrage van skeyes aan de ontwikkeling van de vrachtluchthaven verder versterken.

Het vrachtvervoer op Brussels Airport liet een meer bescheiden groei optekenen, maar was toch op de afspraak:



het steeg naar 614.678 ton getransporteerde goederen, een stijging van 5% t.o.v. 2023

Als gevolg van de werken die een rechtstreekse impact hadden op het luchtverkeer, kelderde het vrachtvervoer op de luchthaven van Oostende met 45% ten opzichte van 2023, met 18.124 ton.

Ondanks een inflatie van meer dan 3% in 2024, zoals berekend door het Federaal Planbureau, en een stijging van de energieprijzen met bijna 14% in één jaar, konden de Belgische huishoudens hun koopkracht handhaven en hun consumptieve uitgaven voor goederen en diensten zelfs met 2% opkrikken, wat hoger is dan het gemiddelde van de eurozone.

Die toegenomen consumptie komt tot uiting in het vrachtvervoer, maar ook in de vliegzeizen.

Zo reisden in 2024 in totaal 34,8 miljoen passagiers via de Belgische luchthavens, een quasi evenaring van het historische record van 35 miljoen passagiers in 2019. Vergeleken met 2023 betreft dit een stijging met 8,75%, ruim boven de gemiddelde groei met 1,5% van de luchthavens in de ECAC-zone met in totaal 2,5 miljard passagiers.

Hoewel Brussels Airport, dat in 2024 23,6 miljoen passagiers verwelkomde (+6% in vergelijking met 2023), goed is voor 68% van de reizigersaantallen op Belgische luchthavens, is het vooral Brussels South Charleroi Airport dat de in 2024 opgetekende groei stuwt. De Henegouwse luchthaven heeft in 2024 voor het eerst de symbolische drempel van 10 miljoen passagiers (10,5 miljoen) overschreden, +12% groei ten opzichte van 2023 en +28% ten opzichte van 2019! De reizigersaantallen op Brussels Airport blijven, op hun beurt, nog altijd 10% onder die van vóór de crisis. Dit succes toont aan dat, niettegenstaande de mensen een deel van hun budget blijven besteden aan vliegzeizen, ze tegen de laagst mogelijke prijs willen reizen.

Wegens de beperkingen die de luchthavens van Oostende en Antwerpen moesten ondergaan, konden beide Vlaamse luchthavens in 2024 respectievelijk slechts 208.000 en 352.000 passagiers ontvangen, wat neerkomt op een daling met 19% en 9% ten opzichte van 2023.

BANENGEBRUIK OP BRUSSELS AIRPORT

Van de zes beschikbare start- en landingsbanen op Brussels Airport werd baan 25R het meest gebruikt in 2024, goed voor 57% van de bewegingen op de luchthaven, 3% meer dan in 2023. Baan 25L was goed voor 26% van het algehele verkeer op de luchthaven, eveneens een stijging met 3% ten opzichte van 2023.

De start- en landingsbanen 07R en 07L deden respectievelijk dienst voor 5,7% en 2,7% van de vluchten; het gebruik van beide daalde met 2% in vergelijking met 2023.

4% van de vluchten, tot slot, steeg of landde op baan 19 en 4,6% op baan 01, hetzij 1% minder dan in 2023 voor die twee banen. Die lichte terugval is voornamelijk toe te schrijven aan de renovatiewerken op banen 01/19 tijdens de zomer van 2024.

SERVICE UNITS

Het jaar 2024 stond in het teken van contrasterende verkeersevoluties, naargelang de beschouwde zones. Dat weer Spiegelde zich in het aantal service units dat aan luchtvaartmaatschappijen werd gefactureerd voor het overvliegend verkeer (*En-route* en nadering) en voor het verkeer op de luchthavens. De verschillen met de cijfers inzake verkeersevolutie 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 vliegtuigtypes en verkeersstromen zullen dus invloed hebben op de cijfers van de service units.

Voor de *En-route* en de nadering - de dienstverlening geleverd door het CANAC 2-verkeersleidingscentrum - namen de service units met 2,7% toe in vergelijking met 2023. Deze toename ligt evenwel lager dan die van het verkeer (5%). Dit verschil weerspiegelt de aandacht die door de luchtverkeersleiders wordt geschonken aan de vluchtefficiëntie en het ter beschikking stellen van tactische directe routes in samenwerking met de militaire collega's die al 5 jaar in CANAC 2 aanwezig zijn.

Op Brussels Airport stegen de service units met 4,8% ten opzichte van het jaar voordien, wat iets sneller is dan het verkeer (+3%). Dat verschil is meer uitgesproken op de luchthaven van Charleroi, waar de service units een stijging met 13% vertoonden ten opzichte van 2023, terwijl het ver-

keer met 4% is toegenomen. De snellere evolutie van de service units op de luchthavens wordt over het algemeen verklaard door het gebruik van grotere vliegtuigen en de optimalisering van de bezettingsgraad. Dat was het geval in Charleroi, gezien de toename van het aantal passagiers (+12%) ten opzichte van die van het verkeer.

In Luik zijn de service units geëvolueerd in bijna gelijkaardige mate als het verkeer, namelijk +11,5% ten opzichte van 2023. Hetzelfde geldt voor Antwerpen, maar dan in omgekeerde zin (-12%) om hogergenoemde redenen. De achteruitgang van de service units in Oostende is op zijn beurt bijna twee keer zo groot als die van het verkeer met -29%. De beperkingen als gevolg van de renovatiewerken aan de start- en landingsbaan hebben een veel grotere impact gehad op het commerciële verkeer (IFR, -34%) dan op het verkeer van de algemene luchtvaart (VFR, -3%), dat geen service units betaalt.

2. PRESTATIEDOELSTELLINGEN VOOR HET GEMEENSCHAPPELIJK EUROPEES LUCHTRUIM

Op grond van de wetgeving inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim werden prestatiedoelstellingen ingevoerd in 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). Als lid van het FABEC (Functional Airspace Block Europe Central - België, Luxemburg, Duitsland, Frankrijk, Nederland en Zwitser-

land) heeft skeyes 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.

De meest recente versie van het FABEC-prestatieplan voor de derde referentieperiode (2020-2024), met inbegrip van het Belgisch-Luxemburgse deel voor het prestatiegebied kostenefficiëntie, werd op 13 december 2023 door de Europese Commissie goedgekeurd.

De prestaties van skeyes in de vier gebieden die door het gemeenschappelijk Europees luchtruim zijn gedefinieerd, worden opgenomen in dit beheersverslag en vergeleken met de doelstellingen van het FABEC-prestatieplan voor deze derde referentieperiode.

Met betrekking tot de voorbereiding van de vierde referentieperiode, die in 2025 van start ging, werd in 2024 een stap voorwaarts gezet met het FABEC, onder leiding van skeyes: er werd een FABEC RP4-prestatieplan (2025-2029) opgesteld en ingediend. Ondanks een moeilijke operationele en geopolitieke context konden de FABEC-staten het plan op 1 oktober met succes indienen en op 15 november aanvullen, in overeenstemming met de conformiteitscontrole door de Europese Commissie. Het is momenteel het enige prestatieplan dat door een functioneel luchtruimblok in Europa is ingediend.

2024 stond tevens in het teken van het afronden en goedkeuring van het SES2+-wetgevingspakket om de fragmen-



tatie van het EU-luchtruim te verminderen en het luchtverkeersbeheer te verbeteren op het gebied van veiligheid, capaciteit, kostenefficiëntie en milieu. De luchtvaartnavigatieverleners van het FABEC juichten de stemming door de Raad en het Europees Parlement in oktober en de publicatie van de nieuwe verordening op 11 november toe, die het einde betekende van vele jaren van onderhandelingen.

3. VEILIGHEID: WANNEER UIT-ZONDERLIJKE PRESTATIES DE NORM WORDEN

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.

De veiligheid van het luchtverkeer werd in de loop der jaren opgebouwd en versterkt. Sinds het ontstaan van het veiligheidsbeheersysteem – nu meer dan 20 jaar geleden – hebben de aanname van de *Just Culture*, de vervolmaking van de procedures en de analyse van de veiligheidsgerelateerde voorvallen bijgedragen aan het hoogste veiligheidsniveau dat we vandaag de dag genieten. Deze uitzonderlijke

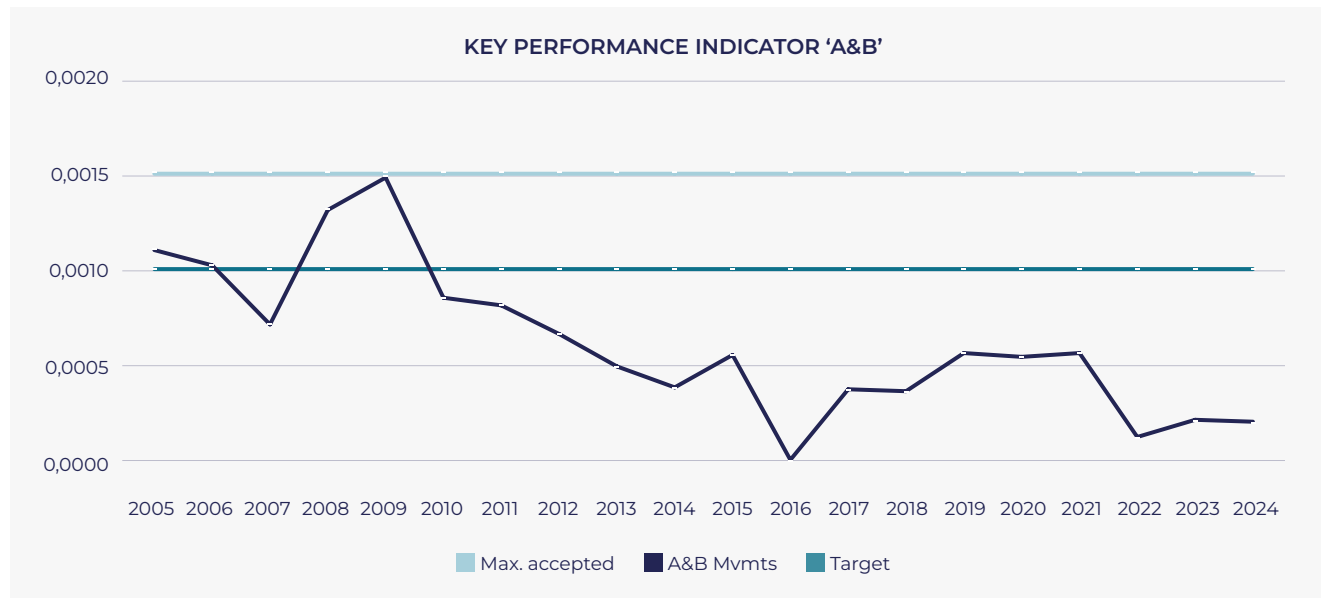
prestatie is geleidelijk de norm geworden, dankzij de betrokkenheid van alle skeyes-medewerkers, met de luchtverkeersleiders uiteraard ‘in de voorhoede’, maar ook dankzij onze partners en klanten met wie we de analyses van veiligheidsgerelateerde voorvallen, aanbevelingen en verbeteracties delen.

EEN PRESTATIE VAN HOOG NIVEAU EN DUURZAAM

Met slechts twee incidenten van categorie B en geen enkel incident van categorie A ‘bekleden’ de veiligheidsprestaties van skeyes in 2024 de derde plaats op het historische podium van veiligheidsprestaties van skeyes.

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.

De wetgeving over het gemeenschappelijk Europees luchtruim voorziet niet in een prestatie-indicator voor incidenten, maar skeyes heeft een interne prestatie-indicator gedefinieerd: maximaal 1 incident van categorie A of B per 100.000 bewegingen. Die indicator werd ruim behaald in 2024, vermits er slechts 2 incidenten van categorie B per miljoen bewegingen werden geteld.



Vanwege een gelijk aantal incidenten van dezelfde categorie in een context van verkeerstoename – ter herinnering +4% – wordt de prestatie van 2024 net hoger ingeschaald dan die van 2023.

MELDINGEN ALS UITING VAN EEN SOLIDE VEILIGHEIDSCULTUUR

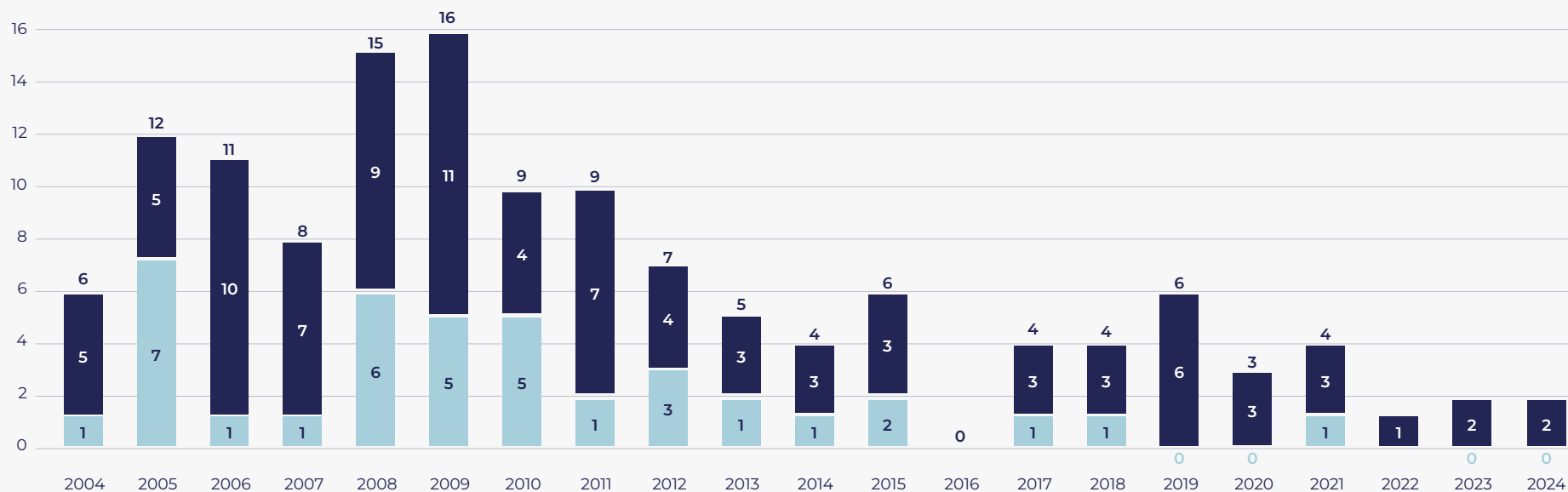
Veiligheid is de topprioriteit van skeyes en de basis van zijn bedrijfscultuur. Die wordt voortdurend geanalyseerd en verbeterd via permanente monitoring en een strenge en geformaliseerde analyse van veiligheidsgerelateerde voorvallen en incidenten (*Safety Related Occurrences* of SRO's), alsook door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

Het aantal door de luchtverkeersleiders gemelde SRO's voor het jaar 2024 bedraagt 1.730, goed voor een lichte afname met 1% van de door de operationele teams gemelde voorvallen. Er werden in 2024 ook 239 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 voorvallenmeldingen van externe bronnen ontvangen.

Vermits het aantal gemelde voorvallen evenredig is met het verkeersvolume, is het aantal voorvallenmeldingen per 100.000 bewegingen uiteraard een preciezer criterium om de vooruitgang van het melden van de SRO's te beoordelen. Dat percentage liep met 3% terug ten opzichte van 2023, bij een verkeerstoename met 4%. Er werden 178 meldingen opgetekend in 2024, tegenover 184 in 2023. Het aantal meldingen in functie van het verkeer is de afgelopen jaren echter relatief stabiel gebleven, terwijl het in tien jaar tijd verdrievoudigd is en sinds 2010 vertienvoudigd! Dat wordt verklaard door het feit dat de veiligheidsgerelateerde voorvallen systematischer worden gemeld dan voorheen en dat het melden van voorvallen/incidenten een hoge mate van maturiteit bereikt heeft, wat bewijst dat de veiligheidscultuur goed verankerd is in de operationele diensten van skeyes.

Na analyse van die voorvallenmeldingen bedroeg het totale aantal SRO's voor het jaar 2024 1.617 tegenover 1.646 in 2023, goed voor een daling met 2%.

AANTAL INCIDENTEN VAN CATEGORIE A ■ EN ■ TUSSEN 2004 EN 2024



VERANTWOORDELIJKHEID VAN SKEYES EN ERNSTGRAAD VAN DE INCIDENTEN

In de overgrote meerderheid van deze veiligheidsgerelateerde voorvallen draagt skeyes geen verantwoordelijkheid. De betrokkenheid van skeyes werd vastgesteld voor slechts 132 van die voorvallen, d.w.z. 8% van het totale aantal in 2024 gemelde SRO's (7% in 2023). Die verhouding blijft van jaar tot jaar stabiel en wijst op het sterke engagement van skeyes, als het op veiligheid en operationele uitmuntendheid aankomt.

Wat de ernst van de 132 voorvallen met betrokkenheid van skeyes betreft, behoren 102 daarvan tot categorie E en worden ze daarom geacht geen enkele impact te hebben op het veiligheidsniveau, 28 tot categorie C (significant), 2 tot categorie B (belangrijk). In 2024 hoeft, al voor het derde jaar op rij, geen enkel voorval van categorie A, de hoogste ernstgraad, te worden betreurd.

Eens te meer wordt het voorbije jaar 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 veiligheidsbeheersysteem (*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.

MATURITEIT VAN HET SMS: VERDER DAN DE EUROPESE PRESTATIENORMEN

Bij skeyes heeft ons engagement om de hoogste veiligheidsnormen te handhaven ons geholpen om ook in 2024 significante vooruitgang te boeken door de Europese doelstellingen inzake veiligheidsbeheer te overtreffen. De Euro-

pese regelgeving stelt duidelijke verwachtingen voorop voor de luchtvaarnavigatiedienstverleners, waarbij de nadruk ligt op vijf kerndoelstellingen: veiligheidsbeleid en -doelstellingen, veiligheidsrisicobeheer, veiligheidsborging, veiligheidspromotie en veiligheidscultuur. Die doelstellingen worden onderverdeeld in deeldomeinen en gebundeld onder de EoSM-indicator - *Effectiveness of Safety Management* - voor deze derde referentieperiode (2019-2024) van het gemeenschappelijk Europees luchtruim.

Om zijn veiligheidsbeheersysteem te versterken, richtte skeyes zijn blik in 2024 op tien specifieke studiedomeinen om het maturiteitsniveau in die kerndomeinen te verhogen. De vooruitgang op dat vlak werd ter beoordeling voorgelegd aan de Belgische toezichthoudende autoriteit voor luchtvaarnavigatiediensten (BSA-ANS) en als de aanvraag wordt goedgekeurd, zal skeyes de minimale Europese doelstellingen in 19 studiedomeinen overtreffen, tegenover 11 in 2023.

Dat succes draagt ertoe bij dat skeyes zich goed positioneert voor de nieuwe Europese referentieperiode, die in 2025 begon en tot 2029 zal duren. Door in de voorhoede te

blijven opereren (in het kader van die normen), zorgen we ervoor dat skeyes zijn leidersrol inzake veiligheid blijft opnemen en degelijk voorbereid is op de toekomst.

VAAKST VOORKOMENDE TYPES VAN VOORVALLEN DIE IN 2024 WERDEN GEMELD: TRENDS EN WAARNEMINGEN

In 2024 hebben twee van de drie categorieën van meest gemelde voorvallen niets te maken met de opdracht van skeyes, maar moeten zij verplicht worden gemeld op de grond van de Europese regelgeving.

Het 'aanvliegen' met de wilde fauna 'prijkt' zoals gewoonlijk bovenaan de lijst met 420 voorvallen; dat voorval stelt voortdurend uitdagingen inzake het beheer van de activiteit van vogels en wild in de nabijheid van luchthavens.

De voorvallen waarbij luchtvaartuigen uit de algemene luchtvaart en militaire of staatsvliegtuigen een luchtruim ongeoorloofd binnendringen, nestelen zich op de tweede plaats, met 178 meldingen, goed voor een toename met 8% ten opzichte van 2023.

De technische problemen met toestellen, die meestal rechtstreeks door de piloten worden gemeld, bekleden de derde plaats in de ranglijst van 2024, met 127 meldingen.

Een andere terugkerende bekommernis is het fenomeen waarbij piloten met laserpennen worden verblind, goed voor een vierde plaats met 94 meldingen. Het is evenwel bemoedigend om vast te stellen dat het cijfer met 10 procent is gedaald na drie opeenvolgende jaren van toegenomen incidenten. Tevens interessant om te noteren is dat dit type incident van 2010 tot 2015 steevast de ranglijst aanvoerde, met meer dan 200 gemelde voorvallen per jaar. De recente daling die in 2024 werd opgetekend, toont aan dat de van kracht zijnde maatregelen een impact kunnen hebben.

De afwijkingen van de ATM-procedures bleven stabiel op de vijfde plaats, met 87 meldingen (tegenover 84 in 2023).

De afwijkingen van de ATC-klaringen (toelatingen van de luchtverkeersleiding) verminderden significant met 20%, van 101 gevallen in 2023 naar 81 in 2024 - een positieve trend als gevolg van een betere naleving van de instructies van de luchtverkeersleiding.

Die informatie helpt ons om onze veiligheidsstrategieën voortdurend te verfijnen en samen te werken met de stakeholders om opduikende risico's aan te pakken.

VEILIGHEIDSAFSTANDEN HANDHAVEN

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 ernstige incidenten (A en B). Hoewel we een toename met 31% van het aantal voorvallen waarbij die minimale scheidsafstanden niet worden nageleefd, vaststellen – namelijk 67 voorvallen in 2024 tegenover 51 in 2023 - werd geen enkel daarvan geklasseerd als veiligheidsincident van de ernstigste categorieën (A en B), wat betekent dat ze geen impact hadden op het algehele veiligheidsniveau.

Voor 2024 werd de betrokkenheid van skeyes bevestigd voor 59 van die voorvallen (88%); dat percentage weerspiegelt een trend naar het beter detecteren en melden van dit type incident, eerder dan een verminderde veiligheid.

RUNWAY INCURSIONS: FOCUS OP PREVENTIE

De *runway incursions* blijven een grote bron van bekommernis in het beheer van het luchtverkeer.

In 2024 werden 37 *runway incursions* gemeld, tegenover 44 in het jaar voordien en 42 in 2022. De meeste daarvan, die zowel voertuigen als luchtvaartuigen 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 2024 werd de betrokkenheid van skeyes in die voorvallen slechts bevestigd voor 10 van die *incursions*, mag weg wat de opmerkelijke prestaties van skeyes bij de grondoperaties in de verf zet. Op de 6 *runway incursions* die werden opgetekend op de luchthaven van Antwerpen in 2024 valt bovendien geen enkel voorval onder de verantwoordelijkheid van skeyes.

Een sleutelfactor in die positieve ontwikkeling was het in bedrijf stellen van de applicaties van het *Advanced Surface Movement Guidance and Control System* (A-SMGCS), aangeleverd door het *Airport Movement System* (AMS) van skeyes op de luchthavens van Charleroi en Luik. De in het systeem geïntegreerde vangnetten voorzien in *real-time alerts* en verbeteren het situationeel bewustzijn dat significant bijdraagt aan het voorkomen van *runway incursions* en het verhogen van de veiligheid van de grondactiviteiten.



DRONE-ACTIVITEITEN IN GECONTROLEERD LUCHTRUIM

Het aantal niet-toegestane dronevluchten in gecontroleerd luchtruim is in 2024 gevoelig gedaald, met slechts 8 gemelde incidenten, allemaal door piloten. Die daling met 69% benadrukt de resultaten van de strengere reglementering en de bewustmaking van de gebruikers. Die positieve trend vermindert de risico's die gepaard gaan met drone-activiteiten in het gecontroleerde luchtruim.

DELEN OM TE VERBETEREN

Het delen van informatie, het verspreiden van kennis, ervaringen en best practices vormen de essentie zelf van de veiligheid. Zonder dat te delen is er geen ruimte voor verbetering.

Sinds haar oprichting heeft de *Safety Management Unit* platforms ingericht om de resultaten van haar – geanonimiseerde – analyses te delen met haar klanten en stakeholders.

Met haar belangrijkste klanten, uiteraard: de zes luchthavens en luchtvaartmaatschappijen zoals Brussels Airlines, TUI en DHL waarmee we werkgroepen – gericht op de veiligheid – hebben gevormd die regelmatig vergaderen. Maar ook met andere Europese dienstverleners en de Belgische burgerluchtvaartautoriteiten (DGLV, BCAA) en de militairen.

skeyes waakt erover dat de verspreiding van zijn onderzoeksresultaten, research en vooruitgang op het vlak van veiligheid al zijn stakeholders bereikt – luchtvaartmaatschappijen, luchtvaartclubs en vliegscholen – en het onderhoudt rechtstreeks contacten in geval van een incident.

skeyes neemt ook deel aan de activiteiten van de Network Manager (EUROCONTROL) bij het ontwikkelen van nieuwe tools, het uitwisselen van onderzoeksresultaten via EVAIR of bij het definiëren van de top 5 van de veiligheidsrisico's.

BUSINESS CONTINUITY EN RISICOBEBEER

Het 4^e beheerscontract van skeyes onderstreept de noodzaak om een omvattende risicostrategie te hanteren om zijn maturiteitsniveau inzake veiligheid te garanderen. Die strategie is gestoeld op een geïntegreerde en integrale aanpak, die de basis vormt van de risicocultuur, het *enterprise risk management* en crisismanagement van skeyes.

Het BSA heeft in 2022 het hogere maturiteitsniveau op het vlak van responscapaciteit voor noodsituaties bevestigd, wat een ordelijke en efficiënte overgang van normale naar noodoperaties en terug naar normale operaties garandeert.

Het behouden van een hoger maturiteitsniveau is essentieel voor skeyes en wordt verzekerd door een jaarlijks onderzoek en jaarlijkse oefeningen met betrekking tot de interventiecapaciteit in geval van noodsituaties. In 2024 richtte skeyes zich in het bijzonder op een succesvolle *risk-based* oefening van zijn capaciteit om aan crisisbeheer in cyberveiligheid te doen, om de veerkracht te versterken en een efficiënte *governance* tot stand te brengen.

Daarnaast heeft skeyes zijn plan voor noodinterventies geïntegreerd met de plannen van de stakeholders; daardoor kan worden verzekerd dat de plannen onderling afgestemd zijn en kan worden bijgedragen tot hun efficiënte uitvoering. Er moet worden benadrukt dat het stakeholdermanagement wordt beschouwd als een belangrijke hoeksteen voor de ontwikkeling van een robuuste crisisparaatheid.

CYBERSECURITY

De manier waarop skeyes zijn opdracht dag in dag 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.

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, die werd voorbereid door het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart, 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.

In 2024 heeft skeyes zijn strategisch veiligheidsplan gefinaliseerd, dat aan de Raad van bestuur werd voorgelegd. Het omvat maatregelen om het hoogste veiligheidsniveau te handhaven in een meer gespannen internationale context met toenemende cyberdreigingen.



4. STIPTHEID: GROTE BEKOMMERNIS VOOR ONZE KLANTEN

De stiptheid hangt af van tal van factoren en vele actoren in de luchtvaartketen. Die keten verbindt het vertrekpunt van een vliegtuig, vanaf het beheer van zijn vliegplan, en het aankomstpunt op de luchthaven van bestemming.

De interventie van de luchtvaartnavigatiedienstverleners in de *En-route*stiptheid van de vluchten geeft hun capaciteit weer om aan de vraag naar verkeer te voldoen zonder hun toevlucht te nemen tot reguleringen die tot vertragingen verderop in de keten zal leiden.

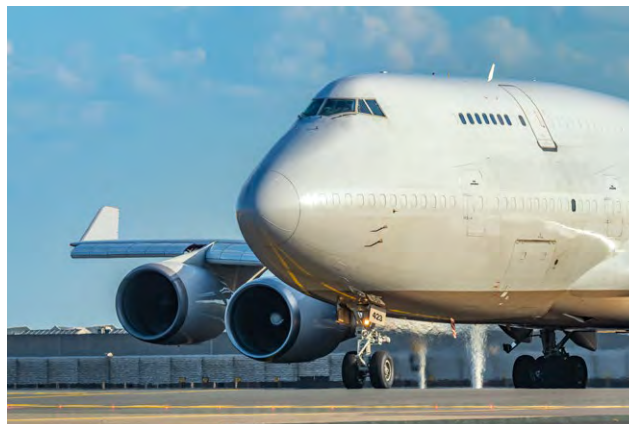
Op de luchthavens is het uitwisselen van informatie tussen alle schakels in de keten van cruciaal belang om ervoor te zorgen dat vliegtuigen op tijd landen en opstijgen. Vermits te veel factoren een impact kunnen hebben op de stiptheid van een vliegtuig bij vertrek, hebben de prestaties van de luchtvaartnavigatiedienstverleners inzake vertragingen op de luchthavens enkel betrekking op aankomende vluchten.

skeyes draagt niettemin bij aan de algehele stiptheid van het luchtvaartnetwerk door actie te ondernemen voor de vliegtuigen bij vertrek. Dankzij zijn AMS-applicatie (*Airport Movement System*) stelt het de tools ter beschikking van alle actoren om de coördinatie te optimaliseren en te zorgen voor maximale stiptheid bij de vertrekkende vluchten.

Of het nu het *En-route*verkeer 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 gecijferde individuele bijdrage leveren aan de algemene prestaties van het FABEC inzake *En-route*capaciteit, 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 behalen voor de stiptheid van de aankomende vluchten op Brussels Airport.

De stiptheid is een bijzonder belangrijke prestatie voor de luchtvaartmaatschappijen en de luchthavens. Voor de eerst-



genoemde entiteiten staat ze synoniem met kostenoptimalisatie; voor laatstgenoemde draagt ze bij tot het imago en de efficiënte werking van de luchthaven, en verder, tot de aantrekkelijkheid ervan. Gezien het belang van de stiptheid voor zijn klanten maakt skeyes er werk van om positief bij te dragen aan de stiptheid van het luchtvaartnetwerk en de beste service op dat vlak te leveren.

Dat engagement komt andermaal tot uiting in de resultaten. Algemeen beschouwd beheerde skeyes in 2024 99,4% van de vluchten stipt. Jaar na jaar zet het dus een stabiele prestatie van hoog niveau neer. Het FABEC beheerde in 2024 94% van de vluchten stipt.

EN-ROUTESTIPTHEID: DOELSTELLING BEHAALD EN BESTE PRESTATIE VAN HET FABEC

De prestatie-indicator voor *En-route*stiptheid 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 0,12 minuten per vlucht voor het jaar 2024. De door skeyes gegenereerde *En-route*vertraging bleef beperkt tot 0,08 minuten per vlucht voor alle oorzaken, hetzij 4,8 seconden. De doelstelling is dus bereikt en skeyes tekent voor de beste prestatie van het FABEC, *ex aequo* met LVNL.

Ter informatie: als enkel rekening wordt gehouden met de CRSTMP-oorzaken, was de gemiddelde ATFM-vertraging per vlucht beperkt tot 0,06 minuten of 3,6 seconden.

Zowel de *En-route*vertraging door alle oorzaken als die welke beperkt is tot de CRSTMP-oorzaken vertonen een daling ten opzichte van 2023 met 0,6 seconden per vlucht. Hoewel dat betere resultaat op het eerste gezicht onbeduidend lijkt, hoeft je het te vermenigvuldigen met het aantal *En-route*vluchten dat door het CANAC 2-verkeersleidingscentrum wordt gecontroleerd en kan je vaststellen dat skeyes zijn klanten meer dan 5.800 extra minuten vertraging kon doen uitsparen.

De zeven luchtvaartnavigatiedienstverleners in het functionele luchtruimblok van het FABEC genereerden in 2024 samen een gemiddelde *En-route* vertraging van 1,64 minuten per vlucht voor alle oorzaken. Om het ambitieuze streefcijfer in zijn prestatieplan te halen, had het FABEC zijn vertraging moeten beperken tot 0,37 minuten per vlucht. Ofschoon het streefcijfer niet werd gehaald, slaagde het FABEC erin de door het ATM gegenereerde vertraging in zijn luchtruim onder controle te houden, vermits ze met 0,46 minuten per vlucht werd teruggedrongen ten opzichte van 2023.

De externe oorzaken speelden een belangrijke rol want de vertraging wegens CRSTMP-oorzaken van het FABEC was beperkt tot 1,04 minuten per vlucht.

Hoewel de door het FABEC opgetekende vertraging in 2023 iets hoger lag dan het gemiddelde voor de ECAC-zone, is dat in 2024 niet meer het geval, en dat ondanks het feit dat het FABEC goed is voor meer dan 50% van het Europese verkeer, wat het stiptheidsbeheer bemoeilijkt.

In het zone van de ECAC-lidstaten bedroeg de gemiddelde vertraging per vlucht 2,10 minuten, de minst goede prestatie sinds de oprichting van het gemeenschappelijk Europees luchtruim in 2009.

OORZAKEN VAN DE EN-ROUTEVERTRAGING IN 2024

Wat skeyes betreft, had de vertraging nog beperkter kunnen zijn omdat 64% van de door het CANAC 2-verkeersleidingscentrum in 2024 gegenereerde vertragingstijd werd opgelopen bij de MLU2 (de technische update) van de verkeersleidingsystemen op 19 en 20 oktober. Die gebeurtenis, die een geheel normale vertraging veroorzaakte, is een oorzaak wegens CRSTMP. Het is belangrijk om te benadrukken dat de capaciteit – d.w.z. het personeelsbestand van de luchtverkeersleiders waarmee aan de vraag naar verkeer kan worden voldaan – geen enkele rol heeft gespeeld bij de *En-route*vertraging in 2024. De capaciteit is nochtans de eerste oorzaak van vertraging in de ECAC-zone gebleven. Het beleid van continue aanwerving van luchtverkeersleiders dat skeyes al meerdere jaren voert, werpt zijn vruchten af.

Wat betreft de oorzaken waarop skeyes geen grip heeft, waren de weersomstandigheden in 2024 een dominante factor, goed voor 22% van de algehele *En-route*vertraging.

EUROCONTROL wees er in zijn verslag over het verkeer van 2024 op dat de weerfactor steeds zwaarder doorweegt in de oorzaken van de *En-route*vertraging. In de zone die de lidstaten van het Agentschap omvat, nam het aantal weerwaarschuwingen in 2024 overigens met 50% toe. Dat aantal 'loopt op' tot 80% in vergelijking met 2019. Dat is meteen een zichtbaar teken van de klimaatverandering die om zich heen grijpt en doet vrezen voor een veelvoud aan extreme weersverschijnselen.

BIJDRAGE VAN DE METEOROLOGISCHE DIENST VAN SKEYES AAN DE PRESTATIES VAN HET NETWERK

De meteorologische dienst van skeyes heeft EUROCONTROL, de Network Manager, ondersteund gedurende de zomer van 2024 door op te treden als coördinator van de *Cross Border Convection Forecast* (CBCF), die in de operationele fase ging. De CBCF is een grensoverschrijdende voorspelling van convectieve verschijnselen met een mogelijke impact op de luchtvaart en is het resultaat van een samenwerking tussen 25 Europese meteorologische diensten.

Het voorspellen en beheren van convectieve weertoestanden zijn van vitaal belang om de impact van dergelijke weersverschijnselen op het netwerk tot een minimum te herleiden en dus ook om de algehele efficiëntie te doen toenemen.

STIPTHEID OP BRUSSEL NATIONAAL

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 geldig 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 2024 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 0,28 minuten (0,43 minuten in 2023) vertraging bij aankomst per vlucht — hetzij minder dan 17 seconden — bereikt skeyes zijn doelstelling, verbetert het zijn score van 2023 en draagt het positief bij aan de aantrekkelijkheid van de nationale luchthaven.

Geheel volgens de regel waren de externe oorzaken — zoals de weersomstandigheden — doorslaggevend in de vertraging bij aankomst op Brussels Airport. Sluit je die oorzaken uit, goed voor 91% van de oorzaken van vertraging bij de aankomende vluchten in 2024, dan bedroeg de vertraging voor CRSTMP-oorzaken slechts 0,02 minuten per aankomende vlucht, of 1,2 seconden.

Het weer woog door voor 64% van de totale vertraging bij aankomst en de tweede oorzaak (27%), ook al extern, is toe te schrijven aan de luchthavencapaciteit. De CRSTMP-oorzaken — die de betrokkenheid van skeyes inhouden en 9% van de algehele oorzaken van vertraging op Brussels Airport vertegenwoordigden — daalden met 29% in vergelijking met 2023.

5. MILIEU-IMPACT TERUGDRINGEN

skeyes zet zich al vele jaren in om de impact op het milieu te verminderen, zowel in het luchtverkeersbeheer, in alle vluchtfasen als in de eigen exploitatie.

Het bevordert ook de windenergie door nieuwe locaties te valideren op basis van hun potentiële impact op de luchtvaartnavigatieapparatuur en het luchtverkeer.

MILIEUDOELSTELLING: HORIZONTALE EN-ROUTEVLUCHTEFFICIËNTIE

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-route*vluchten (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 vluchtinefficiëntie in het Belgisch-Luxemburgse luchtruim (het lagere luchtruim 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% horizontale vluchtinefficiëntie. In 2024 lag deze inefficiëntiescore licht hoger



met 3,48%; daarmee zet skeyes een betere prestatie neer dan in 2023, toen ze 3,59% bedroeg. Het luchtruim onder de verantwoordelijkheid van België, beheerd door skeyes (tot 24.500 voet) en MUAC (boven 24.500 voet), behaalde in 2024 96,52% efficiëntie.

Het FABEC in zijn geheel scoorde beter dan België met 3,08% inefficiëntie en ging erop vooruit in vergelijking met 2023 (3,17%).

Voor skeyes is de manoeuvreerruimte om de horizontale vluchtefficiëntie te verbeteren beperkt vanwege de luchtruimstructuur 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-route*vluchten 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*.

Zelfs als de verkeersdruk nog altijd lager ligt dan in de pre-COVID-periode, wat het beheer van de directe routes kan vergemakkelijken, moet worden onderstreept dat zowel skeyes als het FABEC hun score duidelijk hebben verbeterd ten opzichte van die periode. In 2019 bedroegen de scores van het FABEC en skeyes respectievelijk 3,32% en 3,87%.



Die prestatie is des te opmerkelijker omdat de inefficiëntiescore op Europees niveau minder goed is dan in 2019, terwijl we het in het FABEC en België beter deden. Na de heropleving van het verkeer die op vandaag bijna een voldongen feit is, presteren het FABEC en België beter dan de rest van Europa.

Naast de prestatie-indicator van het gemeenschappelijk Europees luchtruim 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.

GROENE LANDINGEN

CDO (*Continuous Descent Operation*) – 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 broeikasgasen 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.

Het monitoren en promoten van de CDO's worden systematisch toegevoegd aan de agenda van de vergaderingen in het kader van het *Airport CEM (Collaborative Environmental Management)*.

Voor de statistieken inzake CDO werden sinds 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 2024 steeg de ratio van het aantal aankomende vluchten met CDO op Brussels Airport met 1,3% ten opzichte van 2023 tot 81%.

Een lichte stijging in het toepassen van de CDO's die ook werd vastgesteld op de luchthaven van Charleroi, waar 73% van de landingen in 2024 een CDO-procedure volgde (+1,5%).

De stijging is meer uitgesproken op Liege Airport dat 69% groene landingen telde in 2024, tegenover 62% in 2023.

skeyes richt ook zijn blik naar de toekomst en heeft in nauwe samenwerking met de partners van het CEM nieuwe milieu-indicatoren voor de CDO's ontwikkeld om het niveau van analyse van de prestaties van groene landingen op te krikken. De "gemiddelde horizontale vliegtijd onder

een bepaalde hoogte" (10.000 voet, 6.000 voet en 3.000 voet) bewaakt dus de tijd gedurende de welke de vliegtuigen horizontaal vliegen en die we trachten te beperken om onnodig bijkomend brandstofverbruik tijdens de naderingen te voorkomen.

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.

BRANDSTOFVERBRUIK VAN DE Vliegtuigen op de GROND TERUGDRINGEN

Op Brussels Airport kreeg 93,8% van de vliegtuigen in 2024 de toestemming om hun motoren op te starten binnen de geplande tijd (TSAT - *Target Start-up Approval Time*), goed voor een zeer lichte verbetering met 0,2% ten opzichte van 2023.

98,2% 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 verbetering met 0,5%.

SAMENWERKEN MET HET OOG OP EEN DUURZAME LUCHTVAART

FABEC

2024 was een belangrijk jaar omdat het in het teken stond van de geslaagde reorganisatie van de luchtvaartnavigatiedienstverleners van het FABEC, onder het voorzitterschap van onze CEO, de heer Johan Decuyper. Die herstructurering werd noodzakelijk geacht in het licht van de evoluerende externe context van het luchtverkeersbeheer en de daaruit voortvloeiende wijzigende prioritering voor alle stakeholders op het vlak van luchtverkeersbeheer.

Bij de reorganisatie van het FABEC wordt in het bijzonder de nadruk gelegd op de duurzame exploitatie en het duurzame beheer van het luchtruim, waarbij milieuduurzaamheid ten volle wordt geïntegreerd in alle activiteiten en ontwikkelingen. Het betreft onder meer het borgen van efficiënte militaire vluchten, het inspelen op de vraag naar nieuwe uitrusting en missies, en het voldoen aan de vereisten van de prestatieregeling voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim, met behoud van de veiligheid en kostenefficiëntie.

skeyes werkt regelmatig samen met zijn partners van het FABEC in de permanente werkgroep van het FABEC Environment Standing Committee om acties in kaart te brengen waarmee beter kan worden voldaan aan de gemeenschappelijke Europese wettelijke verplichtingen, om het reglementaire kader voor milieudoelstellingen te verbeteren en zich voor te bereiden op nieuwe verantwoordelijkheden op milieuvlak.

COLLABORATIVE ENVIRONMENTAL MANAGEMENT (CEM)

skeyes bedenkt ook samen met zijn partners strategieën om de milieuprestaties te verbeteren. Dat is het streefdoel van het *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, in 2020 op Liege Airport en in 2021 op Brussels South Charleroi 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 groundbakens 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 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.

Een volgehouden werk van finaliseren en implementeren van de procedures werd in 2024 verricht en Brussels South Charleroi Airport sloot zich begin 2025 aan bij Liege Airport en de luchthaven van Kortrijk als een geheel PBN-conforme luchthavenomgeving.

PBN is nauwkeuriger en flexibeler dan conventionele navigatie en zal voordelen opleveren voor de veiligheid, de kostenefficiëntie en natuurlijk het milieu, zowel op het vlak van de vermindering van de emissies als de geluidshinder.

STARGATE - NADERINGS PROCEDURES 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 gefinancierd 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 opgegeven *waypoints*, van het daalpad door de piloten, die daardoor het continue daalprofiel (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 een tweede reeks werd opgestart van november 2023 tot februari 2024, een periode waarin het gebruik van de RNP-testprocedures werd geïntensiveerd. Het eindverslag, dat in oktober 2024 gepubliceerd werd, vermeldt de geluidsmetingen die door BAC werden uitgevoerd en de evaluaties inzake brandstofbesparing die werden gemaakt door drie van de maatschappijen die deelnemen aan het CEM (Brussels Airlines, TUI, EAT-DHL).

HERON: EEN GROOTSCHALIG PROJECT VOOR KOSTENEFFICIËNTIE

skeyes is ook betrokken bij een grootschalig project met andere luchtvaartnavigatiedienstverleners, 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 beoogt een reeks ambitieuze streefdoelen 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. Het doel van die operatie bestaat erin om het geluid van de landende vluchten te verminderen, dankzij een verhoogde daalhoek. De tests die in twee fases in een volledig operationele omgeving verlopen, zijn in 2024 op Brussels Airport van start gegaan en worden in 2025 voortgezet.

GREENATM-LABEL: EEN HERNIEUWDE INTERNATIONALE ERKENNING

De *Civil Air Navigation Services Organisation* (CANSO), het internationale orgaan dat de sector van het luchtverkeersbeheer vertegenwoordigt, heeft skeyes in november 2024, voor het tweede jaar op rij, gecertificeerd voor niveau 3 in het GreenATM-milieuaccreditatieprogramma. Dat label wordt toegekend aan luchtvaartnavigatiedienstverleners die zich inspannen om zowel hun impact op het milieu als de uitstoot van de vliegactiviteiten van de luchtruimgebruikers die zij controleren, te verminderen. skeyes is één van de eerste dienstverleners binnen Europa die dit label behaalt.

Die hernieuwing van het label voor niveau 3 bevestigt dat skeyes structurele en meetbare maatregelen neemt met het oog op een duurzame luchtvaartnavigatie. Momenteel is niveau 3 het hoogste niveau dat in de luchtvaartsector werd bereikt, maar skeyes streeft ernaar in de nabije toekomst naar niveau 5 door te groeien.

BIJDRAGEN AAN DE ONTWIKKELING VAN DE 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 kun-

nen laten installeren op kortere afstand van de luchtverkeersleidingsapparatuur dan nu het geval is. skeyes werkt op twee fronten om dit doel te bereiken: ten eerste door nieuwe radar-technologieën uit te rollen die robuuster zijn tegen de negatieve effecten van de windturbines en ten 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 2024 werden 570 dossiers ingediend voor de bouw van nieuwe windturbines, goed voor een toename met 24% ten opzichte van 2023.

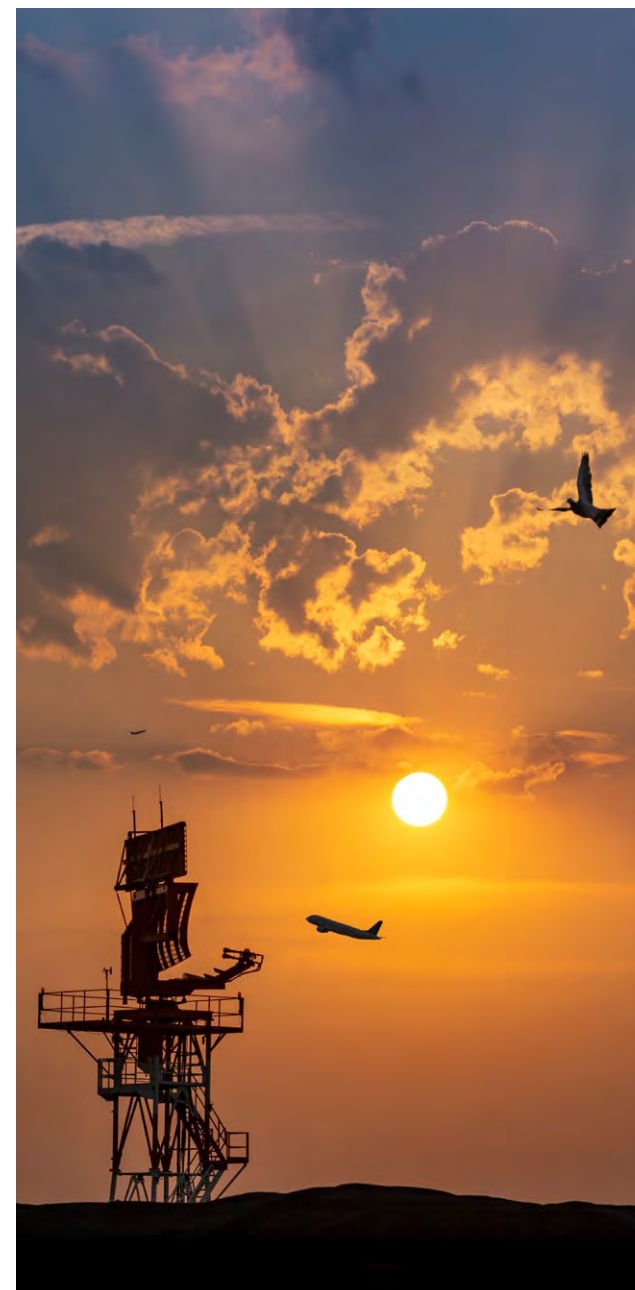
Elk ingediend dossier wordt grondig geanalyseerd en skeyes heeft in 2024 een positieve beoordeling gegeven voor 305 dossiers, waarvan sommige in 2023 zijn ingediend, gezien de nodige verwerkingstijd.

De federale regering heeft al een subsidie van 6,75 miljoen € toegekend aan skeyes. Overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit heeft skeyes in januari 2023 een roadmap ingediend bij de minister van Mobiliteit. Daarmee wordt beoogd het arsenaal aan hernieuwbare energie in ons land uit te breiden om een bijkomende capaciteit van 1,5 gigawatt te bereiken.

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

Nadat de regering op 3 mei 2024 de gezamenlijke roadmap van skeyes en Defensie had goedgekeurd, stelden laatstgenoemde entiteiten op 20 juni 2024 hun gezamenlijke initiatief aan de Belgische windenergiesector voor om de productie van windenergie op een groter aantal sites mogelijk te maken, voor zover de veiligheid van het luchtruim te allen tijde en prioritair wordt nageleefd.

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 en die veel minder gevoelig zijn voor de interferentie door de windmolens. De uitrol van de WAM zal dus de robuustheid van het surveillancenetwerk vergroten. In 2024 werkte skeyes aan het implementeren van de antennes rond Luik, de meest geavanceerde zone op dat vlak, en aan het uitrollen van het netwerk over het hele grondgebied. In december heeft skeyes de opdracht voor het nieuwe multilateratiesysteem gegund.



RECYCLEREN, MOBILISEREN, HERGEBRUIKEN OM DE ECOLOGISCHE VOETAFDruk TE VERKLEINEN

Ook in de bedrijfsvoering en zijn werking 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 dieselloot aan te schaffen.

De doelstelling voor 2025 is al overschreden, aangezien de groene voertuigen (elektrisch, hybride en CNG) in 2024 niet minder dan 74% van de totale vloot van het bedrijf uitmaakten, goed voor een stijging met 9% in vergelijking met 2023. Het aandeel van de elektrische voertuigen alleen al vertegenwoordigt 57% van de totale vloot, tegenover 49% in 2023. skeyes zal blijven investeren in de vernieuwing van zijn wagenpark om het almaar milieuvriendelijker te maken.

skeyes streeft er ook naar het gebruik van elektrische privévoertuigen door zijn medewerkers te stimuleren. Vier laadstations werden aangepast om het opladen van privévoertuigen mogelijk te maken. Er werden tevens zeven nieuwe laadpalen geïnstalleerd, waardoor hun aantal op de site nu dertig bedraagt. Parallel werd een studie opgestart om de oplaadcapaciteit op de site te vergroten om zo meer laadpalen op de site te kunnen aanbieden.

skeyes zet niet alles in op de elektrische wagen. Het heeft een fietsleaseprogramma op lange termijn opgezet voor het personeel. Dit Bike Leasing-initiatief stimuleert een gezonder woon-werkverkeer en speelt een cruciale rol in het verminderen van de mobiliteitsgerelateerde CO₂-voetafdruk. Door het duurzame transport te ondersteunen herleidt skeyes de milieu-impact van het woon-werkverkeer tot het minimum. Momenteel verplaatst ongeveer 15% van de medewerkers van skeyes zich met de fiets en we zijn ervan overtuigd dat dit programma nog meer mensen ertoe zal aanzetten om deel te nemen aan die collectieve inspanning om de ecologische voetafdruk te verkleinen.

Sedert skeyes zijn intrek nam op de site van Steenokkerzeel, stelt het een shuttledienst vanaf het treinstation van

Brussels Airport ter beschikking van zijn medewerkers die met de trein naar het werk komen. Sinds 1 januari 2024 maakt deze shuttledienst uitsluitend gebruik van elektrische voertuigen.

Bij het terugdringen van zijn energieverbruik heeft skeyes in 2024 aanzienlijke vooruitgang geboekt:

Een studiebureau heeft de opdracht gekregen om de renovatiewerken aan de beglazing en het dak van het CAN-AC 2-verkeersleidingscentrum voor te bereiden. Voorzien van een betere isolatie zullen die nieuwe bouwelementen, die naar verwachting in 2027 zullen worden geïnstalleerd, het mogelijk maken om te voldoen aan de toekomstige normen inzake energie-efficiëntie voor gebouwen.

De gasgestookte ketel die instaat voor de verwarming van drie van de zes gebouwen op de site van skeyes in Steenokkerzeel, wordt vervangen door een warmtepompstelsel dat in staat zal zijn om de warmte die uitgaat van de datacenters van skeyes te recupereren om zo de gebouwen te verwarmen of te verkoelen. Al vanaf oktober 2024 werden tests verricht op het CANAC 2-gebouw. De resultaten beloven spectaculaire energiebesparingen. Op basis van die tests en evaluaties wordt dit stelsel binnenkort uitgebreid naar andere gebouwen.

De vervanging van oude armaturen met spaarlampen door leds die nog veel minder verbruiken, werd ook in 2024 voortgezet met de installatie van bijna 1.000 LED-verlichtingspunten.

Sinds 2017 knoopte skeyes een partnerschap met *Out of Use* aan, een organisatie die gespecialiseerd is in het verantwoord beheer van e-waste. Die samenwerking heeft opmerkelijke resultaten opgeleverd. Van 2021 tot 2024 werd in totaal 39 ton afgedankte elektronische apparatuur ingezameld, waarvan 38 ton werd gerecycled en bijna één ton werd hergebruikt. Die inspanningen hebben 98 ton CO₂-emissies voorkomen, waarvan 15 ton alleen al in 2024.

De wildgroei van plastics en hun ontbinding tot microscopische deeltjes is een groot milieuprobleem geworden. skeyes heeft enkele jaren geleden beslist om het gebruik van herbruikbare bekken voor zijn automaten en drinkfontein te promoten, door een beroep te doen op de diensten van het bedrijf Dripl dat drank- en waterautomaten installeert en een rapport over het verbruik toestuurt. In 2024 werden 154.335 bekken uitgespaard bij skeyes.





6. INNOVEREN EN SAMENWERKEN

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 fasen: 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 eerste tests en demonstraties in een operationele omgeving zijn in 2024 van start gegaan en worden in 2025 voortgezet.

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.

DRONES EN U-SPACE: DIGITALE DIENSTEN OM DE ONTWIKKELING TE ONDERSTEUNEN

Van jaar tot jaar neemt het aantal vluchtuivoeringen met drones - ook wel bekend als *Unmanned Aerial System* (UAS) - in het Belgische luchtruim toe.

2024 onderscheidt zich van de voorgaande jaren door de duidelijke maatregelen die werden getroffen om na jaren van projecten en tests over te gaan tot een efficiënte operationele uitrol. Als beheerder van het gecontroleerde burgerluchtruim en *Common Information Service Provider* (CISP) ondersteunt skeyes die evolutie door een operationeel kader te ontwikkelen. De verschillende *drone-in-a-box*-installaties, onder meer in en rond Kortrijk, om de activiteiten van politie en brandweer te ondersteunen, zijn daar een goed voorbeeld van.

In 2024 werden in de door skeyes beheerde CTR's en in de RMZ van Kortrijk 16.381 vliegtuigelatingsen verleend, goed voor een stijging van 6% ten opzichte van 2023. Ze werden verleend via het *Drone & Aerial Activities*-platform (DAA), de geüpdatete versie van de vroegere *Drone Service Application* (DSA).

Met die update kan skeyes de opgedane kennis op het vlak van digitalisering en automatisering toepassen, ter ondersteuning van specifieke vluchtuivoeringen in het luchtruim van de bemande luchtvaart.

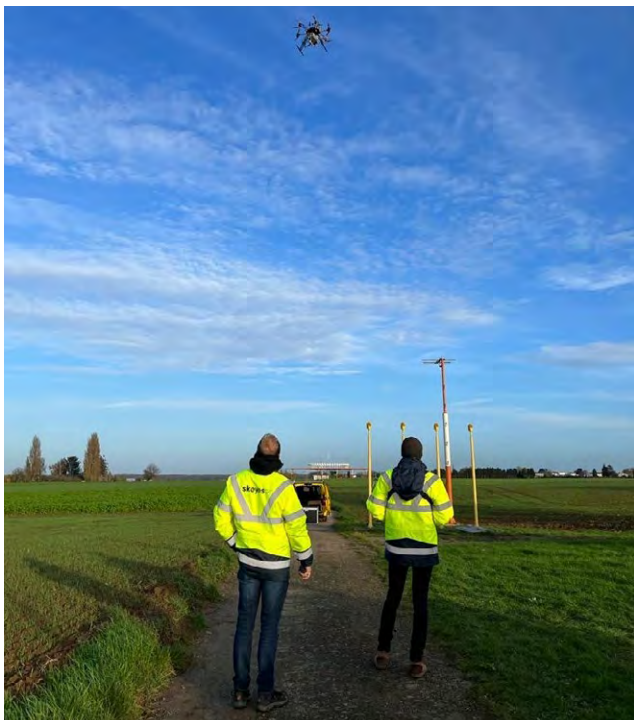
In het vooruitzicht van de verdere uitrol van de BVLOS-toepassingen (*Beyond Visual Line of Sight*), maakte de geüpdatete DAA-tool de strategische scheiding van drone-operaties mogelijk.

Om de hoge graad van digitalisering en automatisering in de *U-space* te ondersteunen, is een grote hoeveelheid specifieke data nodig. skeyes werd, bij koninklijk besluit, aangesteld om die taak als *Common Information Service Provider* (CISP) op zich te nemen. Eens het digitale platform in de loop van 2024 ontwikkeld is, worden voor 2025 alle zeilen bijgezet om gecertificeerd te raken om die diensten te verlenen.

BURDI, OVERSTAP NAAR HET OPERATIONELE LUIK

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.

Na het ontwikkelen van een eerste operationele werkmethode in 2023 werden in 2024 de daadwerkelijke activiteiten opgestart. In het havengebied van Antwerpen zijn de verschillende partners van BURDI begonnen met het uitvoeren van reguliere operaties.



Naast de vluchten werd ook het luchtruim verder ontwikkeld. Na de vereiste risicoanalyses werd voor het eerst in Europa een coördinatiemechanisme opgezet. Dankzij dat mechanisme kunnen diverse organisaties van stakeholders, zowel binnen als buiten de drone-industrie, gezamenlijk en in overleg bijdragen aan de modaliteiten van dit nieuwe type luchtruim.

EEN DRONE OM DE CNS-SYSTEMEN TE INSPECTEREN

Het gebruik van drones om inspecties en tests van de CNS-infrastructuur (*Communication, Navigation & Surveillance*) uit te voeren heeft tal van voordelen. Een drone is flexibeler en lichter en het gebruik ervan doet het aantal inspectievluchten dalen, en dus ook de kosten, en vrijwaart de luchthaven-capaciteit. In 2021 kocht skeyes al een gespecialiseerde drone aan, werkte het procedures uit voor zijn gebruik in 2022 en ging het van start met operationele inspecties in 2023.

skeyes heeft de inspectievluchten van zijn ILS-systemen met de CNS-drone in 2024 verder uitgebreid. De resultaten

van de metingen worden, zoals vereist door de ICAO, gedurende twee jaar bewaard om de correlatie met de reguliere vluchtinspectiedata voor het ILS aan te tonen. Het doel bestaat erin om het aantal uren vluchtinspectie te kunnen terugdringen en dus de operationele impact te verminderen. De resultaten zijn al veelbelovend. De drone wordt ook al gebruikt, in de mate van het mogelijke, ter vervanging van de metingen op de grond van het daaltraject door het ILS.

In het kader van de ijkingen in aanloop naar het vervangen van het ILS in Oostende en Luik werd de drone gebruikt, waardoor het aantal ijkingsvluchten kon worden beperkt. Periodieke metingen per drone werden ingepland in het onderhoudsprogramma van de DVOR/DME en hebben bijgedragen tot het implementeren van corrigerende acties.

In samenwerking met SkeyDrone, de dochteronderneming van skeyes, wordt momenteel gewerkt aan het geleidelijk afstemmen van het Belgische reglementaire kader op de EU-regelgeving. Daartoe bereiden ze een specifieke operationele risicobeoordeling (SORA) voor en leggen ze die voor om het verder inzetten van inspecties per drone in andere ILS en luchthavens te faciliteren.

HET MEEST EFFICIËNTE EN DUURZAME LUCHTRUIM TER WERELD

Een nieuwe versie van het basisdocument, het *European ATM Master Plan 2025*, zag in december 2024 het daglicht. Onder leiding van de SESAR 3 Joint Undertaking draagt het plan een ambitieuze visie uit om het Europese luchtruim tegen 2045 tot het meest efficiënte en milieuvriendelijke ter wereld te maken. Met het oog op dat doel heeft het *Master Plan* een volledige roadmap ontwikkeld voor het digitaliseren en moderniseren van de Europese luchtverkeersbeheersystemen, met de nadruk op trajectoptimalisatie, dataconnectiviteit, automatisering, samenwerking tussen mens en machine en dynamische luchtruimconfiguratie.

Eén van de belangrijkste bijdragen van dat nieuwe plan bestaat in het invoeren van een nieuw model voor dienstverlening inzake luchtverkeersbeheer in Europa. Het moet sneller, meer uniform en meer collaboratief worden, steunen op *best practices* uit andere sectoren en innovatieve IT-tools integreren.

Het plan omvat ook tien doelstellingen inzake strategische uitrol (SDO) om de veiligheid te versterken, de capaciteit te vergroten, de milieuduurzaamheid te verbeteren en nieuwe oplossingen voor luchtmobiliteit mogelijk te maken. De voornaamste ontwikkelingsdomeinen behelzen de geavanceerde trajectgebaseerde operaties, de betere lucht-grond-connectiviteit en de luchthavenplatforms van de toekomst.

DIGITALE TORENS: DE DIGITALE TOEKOMST VAN DE LUCHTVERKEERSLEIDING KRIJGT VORM

skeyes zet zijn project voort om de Belgische luchthavens uit te rusten met digitale torens (Digital Towers – DiTo); zo wil het werken aan efficiënte, flexibele en veerkrachtige luchtvaartnavigatiediensten.

In 2023 werd de meer dan 40 meter hoge mast, met de camera's van SAAB, onze leverancier en partner op de luchthaven van Luik opgericht. Met het oprichten van een 33 meter hoge mast op de luchthaven van Charleroi, het installeren en configureren van het testcentrum op de site van Steenokkerzeel, boekt het project vooruitgang bij het waarmaken van zijn ambities. De twee modules voor verkeersleiding van de Waalse luchthavens staan nu gesimuleerd in een omgeving die de luchtverkeersleiders, technische en meteorologische teams in staat stelt om alle nodige tests uit te voeren en de inbedrijfstelling voor te bereiden.

skeyes is er ook op uit om alle stakeholders te begeleiden bij die belangrijke verandering en blijft regelmatig infosessies organiseren om een antwoord te bieden op eventuele vragen en bekommernissen.

EFFICIËNTE EN VEILIGE DIGITALE DATATRANSMISSIE

Ook al verlengde skeyes in 2023 zijn dienstencontract voor NewPENS (New pan-European Network Service) tot 2028 - waarbij een zeer veerkrachtig, betrouwbaar en beveiligd netwerk voor het uitwisselen van luchtvaartdatastromen met zijn externe partners wordt geïntegreerd - in 2024 richtte het zijn pijlen op de uitrol van zijn interne digitale communicatienetwerk (Wide Area Network - WAN). Dat netwerk moet zorgen voor een performante, beveiligde en betrouwbare connectiviteit tussen de verschillende sites van skeyes. Het is gestoeld op meerdere paden en leveranciers, waardoor het robuuster is tegen pannes en onvoorziene gebeurtenissen.

Het WAN werd bedacht om mee te evolueren met de noden van het bedrijf en kan makkelijk nieuwe sites opvangen en een toenemende vraag naar bandbreedte ondersteunen. Dat is een belangrijke troef voor toepassingen zoals de digitale torens, die veel data verbruiken vanwege het volume van real-time videobeelden die via het netwerk worden verzonden.

Om een vlotte en beveiligde werking te garanderen, scheidt het WAN de verschillende types van data - zoals radar- of meteorologische data - in verschillende onafhankelijke cir-

cuits. Zo blijft elke stroom geïsoleerd (van de andere), waardoor interferentie wordt vermeden en het hele systeem betrouwbaarder wordt.

In overeenstemming met de strengste cyberveiligheidsnormen, onder meer inzake dataversleuteling, vormt dit netwerk een solide basis voor de operationele activiteiten van skeyes.

De eerste fase van het project (WAN-A) werd met succes uitgerold in 2024, waardoor de geleidelijke overgang van de systemen naar die nieuwe infrastructuur van start kon gaan. De tweede fase (WAN-B) zal naar verwachting eind 2025 operationeel zijn.

ATM-SYSTEMEN: GESLAAGDE UPDATE

In de OPS room van het CANAC 2-verkeersleidingscentrum en in de controletorens van de luchthavens beschikken de luchtverkeersleiders over een veelvoud aan 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 het CANAC 2-verkeersleidingscentrum 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 beheeren. Beide ondergaan permanent 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 upgrade (MLU2) van het ATM-systeem van Thales is in de nacht van 19 op 20 oktober 2024 met succes in gebruik genomen. Die upgrade kenmerkt een belangrijke stap in de verdere modernisering en optimalisering van het luchtverkeersleidingssysteem.

Een kernaspect van de MLU2 is de functionele update om het civiel-militaire LARA-systeem (*Local and sub-regional airspace management support system*) rechtstreeks aan te sluiten op het Topsy-hoofdsysteem van Thales. De updates van de MLU2 zullen ook de systemen beter helpen beschermen tegen cyberdreigingen.

Parallel bereidt skeyes actief de MLU3 voor, die operationeel gebruiksklaar zal zijn per eind 2028.

Het doel van de MLU3 is driedelig:

In de eerste plaats moet die ervoor zorgen dat de Europese reglementering en de hoogste internationale normen van de sector worden nageleefd.

Vervolgens moet de MLU3 de volledige integratie tussen civiele en militaire operaties helpen bewerkstelligen, met het oog op een grotere 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 deze in hoge mate flexibel te maken.

Alvast vooruitlopend op de toekomst op langere termijn lanceerde skeyes de aanbestedingsprocedure voor een nieuw Ultimate ATM-systeem, waarmee de strategische doelstellingen van skeyes voor een toekomstbestendige luchtverkeersleiding werden verwezenlijkt.

7. DUURZAME ONTWIKKELING ALS GEDRAGSLIJN

Als organisatie is skeyes ervan overtuigd dat een harmonieuze ontwikkeling rekening moet houden met menselijke, ecologische en economische aspecten. Het evenwicht tussen die drie fundamenteën is niet alleen de sleutel tot het meest efficiënt vervullen van zijn opdracht van openbare

dienstverlening, maar ook tot het bijdragen aan een rechtvaardigere en meer solidaire wereld, respectvol jegens toekomstige generaties.

EEN BEDRIJF DAT HET HUMANE CENTRAAL STELT

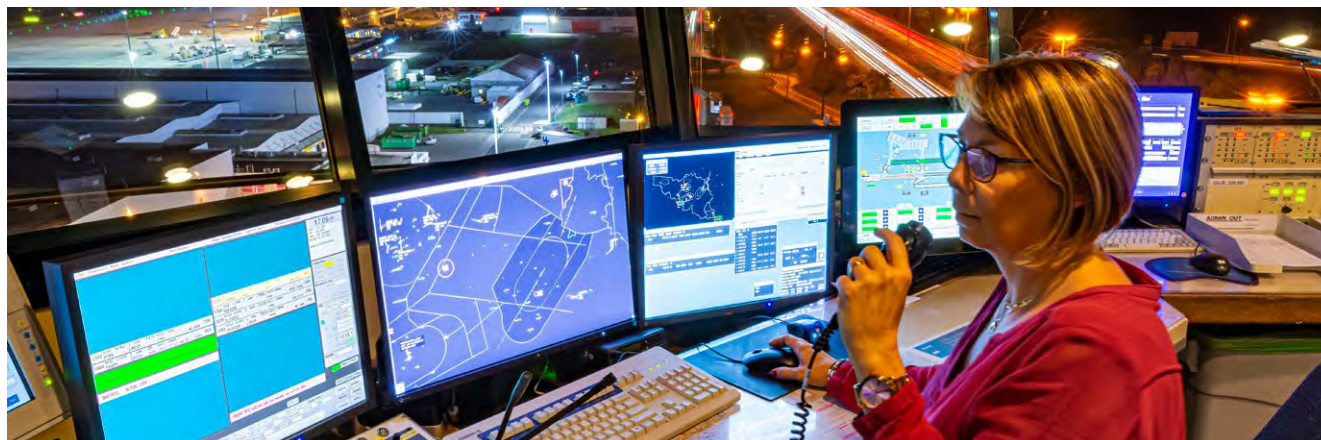
skeyes hecht bijzonder veel belang aan het welzijn en de ontwikkeling van zijn medewerkers. De inhouse competenties en motivatie van zijn medewerk(st)ers vormen immers z'n meest waardevolle kapitaal. Het is dan ook niet meer dan normaal dat skeyes is blijven investeren in zijn human resources.

skeyes heeft in 2024 97 nieuwe medewerkers aangeworven. Naar aanleiding van de twee vergelijkende wervingsexamens voor luchtverkeersleiders die in 2023 werden georganiseerd, zijn in 2024 41 aspirant-verkeersleiders aan hun opleiding begonnen.

Om de operationele teams te blijven ondersteunen en zich voor te bereiden op de toekomst werden in 2024 opnieuw twee vergelijkende wervingsexamens georganiseerd.

skeyes richtte zijn blik tevens 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 vier ervaren buitenlandse luchtverkeersleiders aangetrokken; zij volgden een opleiding waardoor ze operationeel aan de slag konden gaan in het luchtruim van skeyes.



In totaal kwamen 19 nieuw opgeleide luchtverkeersleiders in 2024 de effectieve operationele teams versterken: 15 onder hen kwamen uit de vergelijkende wervingsexamens, de 4 andere zijn buitenlandse luchtverkeersleiders met ervaring.

Per 31 december 2024 telde het bedrijf 982 medewerkers (695 mannen en 277 vrouwen) tegenover 972 in 2023.

OPLEIDING ALS MOTOR VAN ONTWIKKELING

In partnerschap met zijn dochteronderneming Entry Point North Belgium (EPNB) heeft skeyes 146 simulatiesessies georganiseerd en in totaal 1.272 dagen operationele opleiding op het vlak van luchtverkeersleiding verstrekt.

Om de opleiding van nieuwe luchtverkeersleiders te versterken, heeft skeyes de coaching door zijn ervaren medewerkers geïntensiveerd. In 2024 werden 317 coachingssessies gegeven aan de studenten, parallel met hun opleidingsprogramma tot luchtverkeersleider. Ook in dit domein werd nauw samengewerkt met de collega's van Defensie.

Wat de technische beroepen van skeyes betreft, bracht een totaal van 374 opleidingssessies over de systemen en de apparatuur, 1180 ATSEP-cursisten op de been.

MAATSCHAPPELIJKE VERANTWOORDELIJKHEID TER HARTE NEMEN

skeyes toont met zijn strategische projecten en prestaties aan dat het sterk en constant betrokken is bij het uitvoeren en verbeteren van zijn opdracht van openbare dienstverlening.

Een van de pijlers van zijn efficiëntie schuilt in zijn initiatieven ten gunste van het welzijn van zijn medewerkers en de ondersteuning die zij krijgen in verschillende stadia van hun privéleven, bij de organisatie van de work-lifebalans of bij de bevordering van hun gezondheid. Al die acties zijn gebundeld onder het "skeyes Benefits"-programma.

Maar als bedrijf met een opdracht van openbare dienstverlening wenst skeyes zijn maatschappelijke rol verder uit te breiden door positief bij te dragen aan initiatieven van algemeen belang en zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid ter harte te nemen.

In 2024 zette skeyes zijn samenwerking voort met *Close the Gap*, de internationale sociale onderneming die tot doel heeft de digitale kloof te overbruggen door tweedehandse, maar nog kwaliteitsvolle IT-apparatuur in te zamelen en deze te bestemmen voor sociale, educatieve en medische projecten in opkomende en ontwikkelingslanden.

skeyes had andermaal het genoegen om deel te nemen aan de YOUCA Action Day (*Youth for Change and Action*),



een jaarlijks initiatief dat studenten de mogelijkheid biedt om een dag aan de slag te gaan bij verschillende bedrijven en hun inkomsten te doneren aan educatieve projecten voor jongeren wereldwijd. In 2024 werden met de fondsen die werden ingezameld dankzij YOUCA, projecten voor jongeren in Burundi (*Spring Productions*) en Gaza (TDP, *Theatre Day Productions*) ondersteund.

Dichter bij huis heeft skeyes bijgedragen aan liefdadigheidsprojecten als "De Warmste Week" en "Viva for Life"; laatstgenoemde project is er onder meer op gericht steun te verlenen aan kansarme kinderen in België. In dat verband gingen medewerkers van skeyes de sportieve uitdaging aan om tussen 16 en 20 december 2024 zoveel mogelijk kilometers per fiets af te leggen. Daardoor kon skeyes, a rato van €2 per afgelegde kilometer, in totaal €15.000 schenken aan die organisaties.

skeyes sloeg de handen in elkaar met de uitbater van zijn bedrijfsrestaurant, Compass Group Belgium, om Opération Thermos te ondersteunen, een non-profitorganisatie die zich wijdt aan voedselhulp voor mensen in nood. Opération Thermos verdeelt elke winteravond, van 1 november tot 30 april, volledige warme maaltijden in het metrostation Botanique in Brussel. In april en november bereidde en verdeelde een team van vrijwilligers van skeyes en Compass respectievelijk 186 en 200 warme maaltijden, waarmee ze de noden van mensen die het moeilijk hebben in onze samenleving meteen lenigden.

In 2024 zette skeyes significante stappen inzake behoud van biodiversiteit dankzij zijn partnerschappen met Natagora en Natuurpunt. Ons engagement voor het behoud van de biodiversiteit werd versterkt door een protocolakkoord dat de CEO's van skeyes, Natagora en Natuurpunt ondertekenden.

DIVERSITEIT, INCLUSIE EN MAATSCHAPPELIJKE VERANTWOORDELIJKHEID IN DE LUCHTVAART PROMOTEN

In 2024 droeg skeyes zijn steentje bij aan het promoten van diversiteit, gelijkheid en inclusie (*Diversity, Equity, Inclusion* of DEI) in het luchtverkeersbeheer door middel van een reeks workshops en initiatieven.

In maart nam skeyes deel aan een DEI-workshop in Dublin, georganiseerd door AirNav Ireland, EUROCONTROL en het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart. Aan de hand van dat evenement kon de vooruitgang worden geëvalueerd die geboekt werd bij het ontwikkelen van een volledige DEI-toolbox die is ontworpen om organisaties in het luchtverkeersbeheer te helpen DEI-programma's in hun werking te integreren.

De Europese richtlijn met betrekking tot duurzaamheidsrapportering door ondernemingen (*Corporate Sustainability Reporting Directive*, CSRD), die in 2022 is gepubliceerd als onderdeel van de Europese *Green Deal*, heeft tot doel de duurzaamheidsrapportering in de ondernemingen van de EU radicaal te veranderen door coherente en vergelijkbare niet-financiële informatie op te leggen. Gezien de milieu-impact van de luchtvaartsector is de richtlijn van bijzonder belang voor de luchtvaartnavigatiedienstverleners.

CANSO heeft daarom een informele groep van luchtvaartnavigatiedienstverleners - skeyes, ANA, Austrocontrol, LVNL, skyguide, NATS en Enaire - samengebracht om een reeks webinars te organiseren over maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO), strategische planning en vereisten inzake informatie in het kader van de nieuwe EU-richtlijn.

Het vernieuwen van zijn GreenATM-label voor niveau 3 en de betrokkenheid van skeyes in die webinars illustreren de manier waarop skeyes zich voortdurend inzet om kennis te delen en praktijken inzake duurzame ontwikkeling in de luchtvaartindustrie te promoten.

PARTNERSCHAPPEN ALS GARANTIE VOOR EFFICIËNTIE

Net als de schakels in een keten brengt de wereld van de luchtvaart tal van actoren samen, die elk een rol spelen om het luchtvervoer veilig en efficiënt te maken. Uitwisselen en delen versterken de schakels in de keten. Op basis van de ontvangen informatie kan iedereen zijn eigen verbeteracties ondernemen en een impact hebben op het prestatieniveau van de hele keten.

Dat is wat wordt aangemoedigd in het 4^e beheerscontract tussen skeyes en de Belgische Staat: meer communicatie, meer samenwerking via specifieke platformen.

Om die gedeelde wens tussen skeyes en de Staat, die zijn neerslag vindt in het beheerscontract, te illustreren, staat dit activiteitenverslag in het teken van de thematiek van **“Partnering for efficiency”**, zoals zijn titel luidt.

Die sterkere aanpak vergt een formalisering van de informatie-uitwisseling met de stakeholders van skeyes over

strategische, operationele en financiële beleidslijnen via samenwerkingsplatformen die minstens twee keer per jaar bijeenkomen.

Na een zorgvuldige voorbereiding van het project in 2024 werd die almaar nauwere samenwerking – onder de titel “skeyesConnect” - boven de doopvont gehouden gedurende de nieuwjaarsreceptie 2025 voor de stakeholders. Een initiatief dat in de toekomst aanzienlijke voordelen zal opleveren.

Efficiënt communiceren en samenwerken stoelen ook op de kennis van de behoeften en beperkingen van onze partners, klanten en gebruikers.

Om ze nauwkeurig in kaart te brengen herhaalde skeyes zijn tevredenheidsenquête bij zijn gebruikers in 2024.

Het bedrijf werkte ook verder 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.

Een van die communicatiekanalen is zijn “Customer Portal”-platform, via hetwelk de klanten alle informatie kunnen terugvinden over de dienstverlening van skeyes, activiteiten en updates over strategische projecten.

skeyes bleef een stabiele, continue en rigoureuze oplossing ontwikkelen, zowel wat betreft de gegevens en informatie

die van gebruikers moeten worden verzameld als de implementatie van constante tweerichtingscommunicatie.

Een van de kanalen van deze communicatie wordt geleverd door het “Customer Portal” -platform waarmee klanten alle informatie over skeyes-services, activiteiten en updates over strategische projecten kunnen vinden.

8. 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 als gevolg van 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 en vormde ook de basis voor de facturatie in 2024.

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 als gevolg 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.

Eind 2024 werd het draft prestatieplan voor de 4^e referentieperiode (2025-2029) ingediend bij de Europese Commissie. De beslissing van de Commissie over het ingediende plan wordt half april verwacht.



2. 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 2024

RESULTATENREKENING IN '000 EUR	2023	2024	EVOLUTIE
Omzet	309.568	335.191	25.623
Andere bedrijfsopbrengsten en niet-recurrente bedrijfsopbrengsten	5.613	5.663	50
Bedrijfsopbrengsten	315.181	340.854	25.673
Diensten en diverse goederen	115.683	122.179	6.496
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	177.818	182.783	4.965
Afschrijvingen, waardeverminderingen en voorzieningen	11.277	18.355	7.078
Andere en niet-recurrente bedrijfskosten	3.594	5.624	2.030
Bedrijfskosten	308.371	328.940	20.569
Bedrijfsresultaat	6.810	11.914	5.104
Financieel resultaat	2.259	3.469	1.210
Provisie belastingen	0	0	0
Winst van het boekjaar	9.069	15.382	6.314

OMZET

De omzet steeg met 25,7 miljoen €. Die omzetgroei moet worden gewaardeerd in het licht van eenmalige elementen met betrekking tot aanpassingen in de omzeterkenning naar aanleiding van het laattijdig goedkeuren van het prestatieplan voor de 3^e referentieperiode (2020-2024) door de Commissie. We verwijzen hiervoor naar de uitgebreide toelichting bij de jaarrekening.

De eenmalige correcties hebben voornamelijk betrekking op aanpassingen van de omzet in 2023 voor corrigerende maatregelen die zijn toegepast op de kostenbasis voor skeyes en MUAC in het prestatieplan van RP3 met betrekking tot investeringen die niet werden gerealiseerd in het plan voor RP2.

Als we de genormaliseerde resultaten tussen de 2 periodes vergelijken, stellen we vast dat de omzetstijging met 13,8 miljoen € kan verklaard worden door de toename van het luchtverkeer (+3% *En-route* en +5% EBBR) die rechtstreeks verband houdt met het herstel na de Covid-pandemie, gedeeltelijk gecompenseerd door een lager eenheidstarief voor de *En-route* (-1%).

KOSTEN

De stijging van de bedrijfskosten met 20,6 miljoen € (+7% tegenover vorig boekjaar) is hoofdzakelijk te wijten aan de volgende elementen:

- gestegen personeelskosten (+5 miljoen €; +3%), voornamelijk door het *pro rata temporis* effect van de 2 indexeringen in 2023 – dat volledig doorwerkt in 2024 – en de indexering in juni 2024. Het aantal medewerkers nam overigens ook toe (+20 VTE);
- de met 6,5 miljoen € gestegen bijdrage aan EUROCONTROL voor de werking van MUAC en het Agentschap in 2024. Die stijging werd getemperd door een creditnota van 3,9 miljoen € voor het boekjaar 2023, aangezien de betaalde bijdragen hoger lagen dan de reële werkingskosten in 2023;
- gestegen algemene onkosten als gevolg van de toename van de externe support die nodig is om ons investeringsplan tot een goed einde te brengen, de gestegen kosten voor onderhoud en aanvullende uitgaven inzake veiligheid;
- de met 7,1 miljoen € gestegen afschrijvingen, waardeverminderingen en voorzieningen, voornamelijk wegens een toename van de afschrijvingen voor 1,8 miljoen € ten gevolge van onze eerdere investeringsplannen, nieuwe aangelegde voorzieningen ten belope van 3,3 miljoen € en teruggeboekte voorzieningen voor 2023 ten belope van 2,6 miljoen €.

RESULTAAT VAN HET BOEKJAAR

In 2024 werd een winst van 15,4 miljoen € gerealiseerd, tegenover een winst van 9,1 miljoen € in 2023. Het gestegen resultaat is het gevolg van de met 25,7 miljoen € toegenomen bedrijfsopbrengsten, hetzij +8,1%, terwijl de bedrijfskosten met slechts 20,6 miljoen €, hetzij +6,7%, toenamen.

De resultaten voor 2023 zijn echter gekenmerkt door eenmalige aanpassingen als gevolg van wijzigende hypothesen voor de omzeterkenning, zoals uitgebreid toegelicht in de toelichting bij de jaarrekening.

1. BALANS

ACTIVA

De vaste activa namen toe met 19,8 miljoen €, wegens de toegenomen investeringen (36,3 miljoen €), gecumuleerde afschrijvingen (-15,2 miljoen €) en de aanvullende afschrijvingen (-1,1 miljoen €) die werden geboekt in 2024 na een gedetailleerde herziening van onze investeringsportefeuille.



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

- voor 50% in het kapitaal van dochteronderneming Skey-Drone (5,6 miljoen €);
- voor 50% in het kapitaal van EPNB (200 K€).

De vorderingen op meer dan één jaar verminderden, zoals voorzien, met 0,8 miljoen €. Ze hebben betrekking op de A-SMGCS in Luik en Charleroi die door skeyes voorgefinancierd werden en respectievelijk in maart 2021 en juni 2022 operationeel werden. SOWAER zal het verschuldigde bedrag over een periode van 8 jaar terugbetalen.

Dat de vorderingen op ten hoogste één jaar (-0,9 miljoen €) verminderden, wordt hoofdzakelijk verklaard door het feit dat aan het einde van 2023 twee maanden facturatie van de *Terminal*heffingen aan de Belgische Staat onbetaald bleven; aan het einde van 2024 bleef slechts één maand onbetaald. In 2024 werden de door de Belgische Staat verschuldigde *Terminal*heffingen volledig gefactureerd, wat niet het geval was in 2023.

De belangrijkste stijging in de rubriek van de vlottende activa betreft de geldbeleggingen (+10 miljoen €) en liquide middelen (-27,6 miljoen €). Ze wordt voornamelijk verklaard door de combinatie van hogere investeringen, de facturatie van correctiemechanismen met betrekking tot Covid en de terugbetaling van 20,7 miljoen € aan de Belgische Staat.

Het totale correctiemechanisme voor zowel de *En-route* als de *Terminal*-activiteiten bedraagt 195,4 miljoen € en vloeit voort uit het verschil tussen de facturaties aan de luchtvaartmaatschappijen en de erkende omzet op basis van het goedgekeurde prestatieplan. Dat verschil (= correctiemechanisme) werd geboekt als een vordering op de luchtvaartmaatschappijen in de overlopende rekeningen. Het grootste deel van dit bedrag heeft betrekking op de periode 2020-2021 (Covid) en de facturatie ervan ging van start met de goedkeuring van het prestatieplan van RP3, voor een periode van 7 jaar. Het is precies die facturatie die de daling met 19,8 miljoen € verklaart in vergelijking met eind 2023.

ACTIVA IN '000 EUR	2023	2024	EVOLUTIE
Immateriële vaste activa	132	72	-60
Materiële vaste activa	117.365	137.234	19.870
Financiële vaste activa	5.815	5.797	-19
Vaste activa	123.312	143.103	19.791
Vorderingen op meer dan één jaar	4.340	3.530	-810
Vorderingen op ten hoogste één jaar	55.868	54.936	-932
Geldbeleggingen	100.021	110.021	10.000
Liquide middelen	34.196	6.627	-27.569
Overlopende rekeningen	241.312	219.556	-21.756
Vlottende activa	435.737	394.670	-41.067
Totaal activa	559.050	537.773	-21.276

PASSIVA

De winst van het boekjaar bedraagt 15,4 miljoen € en wordt toegevoegd aan de beschikbare reserves (zie ‘Bestemming van het resultaat’ hieronder).

De met 3,3 miljoen € toegenomen voorzieningen zijn voornamelijk te verklaren door het aanleggen van nieuwe voorzieningen voor grote onderhoudswerken.

De schulden op meer dan één jaar verminderen met 14,3 miljoen €. In 2020 en 2021 ontving skeyes leningen van respectievelijk 20 en 110 miljoen € van de Belgische staat. Van de lening van 20 miljoen €, werd de 3^e schijf van 5 miljoen € per eind 2024 terugbetaald. Van de lening van 110 miljoen € heeft skeyes de 1^e van 7 schijven van 15,7 miljoen € eind 2024 terugbetaald.

Dat de schulden op ten hoogste één jaar met 11,8 miljoen € verminderden, is voornamelijk te wijten aan de daling van de handelsvorderingen, die een groter openstaand saldo vertoonden per 31 december 2023, wegens investeringsfacturen die in 2023 ontvangen werden, met vervaldag in 2024.

De overlopende rekeningen van het passief verminderen met 16,6 miljoen €. Die daling wordt grotendeels verklaard door de terugbetaling (via het correctiemechanisme) van de bedragen in het kader van de corrigerende maatregelen aan de gebruikers.



PASSIVA IN '000 EUR	2023	2024	EVOLUTIE
Kapitaal	170.000	170.000	0
Reserves	120.090	135.472	15.382
Kapitaalsubsidies	162	2.897	2.735
Eigen vermogen	290.251	308.369	18.118
Voorzieningen	21.408	24.690	3.283
Schulden op meer dan één jaar	96.421	82.151	-5.013
Schulden op ten hoogste één jaar	100.299	88.519	4.868
Overlopende rekeningen	50.670	34.045	17.290
Schulden	247.390	204.714	-42.677
Totaal passiva	559.050	537.773	-21.276

2. BESTEMMING VAN HET RESULTAAT VAN 2024

De winst van het boekjaar (15,4 miljoen €) wordt toegevoegd aan de beschikbare reserves.

	IN KEUR	
Te bestemmen winst van het boekjaar	15.382	
Overgedragen winst van het vorige boekjaar	0	
Te bestemmen winst 2024	15.382	
Resultaatverwerking		
Toevoeging aan de wettelijke reserve		0
Toevoeging aan de beschikbare reserves		15.382
Over te dragen winst (verlies)		0

3. GEBEURTENISSEN NA BALANSDATUM

Niet van toepassing.



BEZOLDIGINGSVERSLAG 2024

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 2024 was de Raad van bestuur samengesteld als volgt:

1. De heer Laurent Vrijdaghs - voorzitter van de raad van bestuur;
2. De heer Fons Borginon³;
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 en €52.057,64 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, wordt niet geïndexeerd en het jaartotaal mag niet hoger zijn dan 1/3 van de jaarlijkse basisbezoldiging als bestuurder.

Voor het boekjaar 2024 zien de bruto vergoedingen (in euros) die de leden van de Raad van Bestuur ontvingen er als volgt uit:

BESTUURDERS	BRUTO	PRESENTIEGELD	TOTAAL
VRIJDAGHS Laurent (Voorzitter)	89.893,22	5.949,44	95.842,66
BORGINON Fons	19.262,82	1.859,20	21.122,02
LAVEYNE Luc	19.262,82	3.718,40	22.981,22
LEBLON Jean	19.262,82	3.346,56	22.609,38
LORAND Renaud	19.262,82	3.718,40	22.981,22
LUDMER Julie	19.262,82	1.859,20	21.122,02
STAINIER Sandra	19.262,82	3.718,40	22.981,22
Van der AUWERA Liesbeth	19.262,82	3.718,40	22.981,22
Van RAEMDONCK Kurt	19.262,82	1.487,36	20.750,18
Totaal bestuurders	243.995,78	29.375,36	273.371,14

3. 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

De aanwezigheidsgraad op de vergaderingen van de Raad van Bestuur bedroeg 95% (inclusief de gedelegeerd bestuurder). In 2024 kwam de Raad van Bestuur en het auditcomité respectievelijk 12 en 10 keer bijeen; het bezoldigingscomité vergaderde 5 keer en het strategisch comité 4 keer.

AANWEZIGHEDEN OP DE VERGADERINGEN VAN DE RAAD VAN BESTUUR EN DE COMITÉS				
	RAAD (TOTAAL 12)	BEZOLDIGINGS-COMITÉ (TOTAAL 5)	AUDITCOMITÉ (TOTAAL 10)	STRATEGISCH COMITÉ (TOTAAL 4)
VRIJDAGHS Laurent	12/12	3/5	9/10	4/4
BORGINON Fons	11/12	5/5		
LAVEYNE Luc	11/12		10/10	4/4
LEBLON Jean	12/12	5/5		4/4
LORAND Renaud	11/12		10/10	
LUDMER Julie	11/12	5/5		
STAINIER Sandra	12/12		10/10	2/4
Van der AUWERA Liesbeth	9/12	5/5	6/10	
Van RAEMDONCK Kurt	12/12			4/4
DECUYPER Johan (CEO)	12/12	5/5	10/10	4/4
BRUYNSEELS Tanja <i>(regeringscommissaris)</i>	12/12		9/10	3/4



3. HET DIRECTIECOMITÉ

Het Directiecomité was in 2024 samengesteld uit 6 leden:

- 1. De heer Johan Decuyper, gedelegeerd bestuurder;
- 2. Mevrouw Peggy Devestel, Chief Operations Officer (tot en met 30/09/24); De heer Philippe Witpas, waarnemend Chief Operations Officer (vanaf 01/10/24);
- 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

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 directieleden voorziet eveneens een bezoldigingspakket met een vast bruto jaarloon, een variabel brutoloon en een aantal bijkomende voordelen.

VARIABLE VERGOEDING MET BETREKKING TOT DE PRESTATIES 2023

De leden van het Directiecomité ontvingen in 2024 een variabele vergoeding die betrekking heeft op de prestaties van 2023. Mevrouw Devestel ontving eind 2024 eveneens een variabele vergoeding met betrekking tot de prestaties tot en met september 2024.

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 2024

De gedelegeerd bestuurder en de andere leden van het Directiecomité genoten in 2024, 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 2024 ontvingen de leden van het Directiecomité het volgende bezoldigingspakket :

DIRECTIECOMITE	VAST LOON (*)	OVERIGE VOORDELEN (**)	TOTAAL
Gedelegeerd bestuurder	316.572,40	61.613,32	378.185,72
Directeurs-Generaal	1.292.702,34	272.933,19	1.565.635,53
TOTAAL	1.609.274,74	334.546,51	1.943.821,25

(*) vast loon = loon + vakantiegeld + eindejaarspremie

(**) Inclusief variabele vergoeding uitbetaald in 2024 m.b.t. prestaties 2023

4. DE REGERINGSCOMMISSARIS

Mevrouw Bruynseels werd vanaf 3 december 2020 benoemd tot regeringscommissaris (KB van 25 november 2020). Ze ontving in 2024 een bruto vergoeding van € 22.450,68.



GECONSOLIDEERD JAARVERSLAG 2024

1. 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, om het van € 5.579.000,00 te brengen op € 9.904.713,78, 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.

2024 is het vijfde jaar dat er een geconsolideerde jaarrekening opgemaakt werd.

De geconsolideerde jaarrekening over het boekjaar 2024 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

2. ACTIVITEITENVERSLAG VAN DE DOCHTERONDERNEMING EPNB

In 2024 bleef skeyes de strategische partner en belangrijkste klant van EPNB.

De voortgezette samenwerking met de Belgische Defensie heeft ertoe geleid dat EPNB in 2024 ondersteuning bood aan hun Unit training. Verdere samenwerking is gepland voor 2025, dan wordt de ondersteuning uitgebreid voor de nieuwe militaire opleidingsreeksen waarin EPNB voorziet in bijkomende simulatorpiloten gedurende een deelo van de Unit Training voor militairen.

In totaal verstrekte EPNB meer dan 185 cursussen aan bijna 2.300 deelnemers, variërend ATC Initial en Unit over Continuation tot Refresher Training voor verschillende partners: voornamelijk skeyes en de Belgische militairen.

3. ACTIVITEITENVERSLAG VAN DE DOCHTERONDERNEMING SKEYDRONE

Tijdens het vijfde jaar van activiteiten heeft het Bedrijf haar bestaande productlijnen verder uitgebouwd en ge-commercialiseerd:

- Productlijn 1 (UTM Softwarediensten voor UAS Geozone-beheerders): de UTM software suite werd verder uitgebreid, onder meer met een deconflicte-functionaliteit die de uitvoering van BVLOS (Beyond Visual Line-of-Sight) dronevluchten in het gecontroleerd luchtruim (beheerd door skeyes) dient mogelijk te maken vanaf 2025. Het Bedrijf kon tevens haar Belgische marktleiderspositie in dit segment behouden.
- Productlijn 2 (Drone Detectiediensten voor kritieke infrastructuuruitbaters en ordediensten): het Bedrijf heeft

haar drone detectienetwerk en -productaanbod verder uitgebreid. Ook de klantenbasis en inkomsten kenden een veelbelovende groei, met diverse nieuwe contracten en klanten in de segmenten politie en kritieke infrastructuuruitbaters.

- Productlijn 3 ((pre) U-space diensten voor het segment van drone exploitanten): het Bedrijf kon in 2024 een formeel certificeringstraject opstarten (bij de Belgische luchtvaartautoriteit), met het oog op haar certificering als U-space dienstverlener in 2025.
- Productlijn 4 (Drone diensten): het Bedrijf heeft haar operationele capaciteit als drone exploitant verder ontwikkeld. Begin 2025 heeft dit geleid in het verkrijgen van een exploitatievergunning voor het uitvoeren van BVLOS dronevluchten in gecontroleerd luchtruim.

De Onderneming blijft ook een actieve rol spelen in onderzoek en ontwikkeling op het gebied van U-space en stedelijke luchtmobiliteit (UAM/AAM). In 2024 zette de Onderneming haar deelname aan de Europese onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten BURDI en DIOL voort.

De bedrijfsopbrengsten van het bedrijf voor het boekjaar 2024 bedragen €2.419.820,63 ten opzichte van €1.642.440,24 in 2023. De omzet bedroeg €1.434.619,10 (ten opzichte van €786.634,20 in 2023).

De bedrijfskosten van het bedrijf voor het boekjaar 2024 bedragen €3.630.727,55. Dit betreft een stijging van 31,4% ten opzicht van het boekjaar 2023, die kan toegeschreven worden aan tijdelijke dienstencontracten (voor consultancy) en een toename van de bezoldigingen en sociale lasten.

Het resultaat vóór belastingen en interesten (EBIT) tijdens het boekjaar 2024 bedraagt -€1.210.906,92, ten opzichte van -€1.120.010,37 in 2023.

De Raad van Bestuur besluit dat het nettoresultaat na belastingen -€1.220.271,03 bedraagt.



4. FINANCIËLE GEGEVENS OVER HET BOEKJAAR 2024

BALANS EN RESULTATENREKENING *(in duizenden euros)*

RESULTATENREKENING	2023	2024	EVOLUTIE
Omzet	308.068	334.159	26.091
Geproduceerde vaste activa	320	440	120
Andere bedrijfsopbrengsten	5.278	5.370	92
Niet-recurrente bedrijfsopbrengsten	182	156	-26
Bedrijfsopbrengsten	313.848	340.125	26.277
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	34	280	245
Diensten en diverse goederen	118.519	124.743	6.224
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	174.191	179.561	5.370
Afschrijvingen	13.738	15.621	1.883
Waardeverminderingen en voorzieningen	-2.178	3.133	5.310
Andere bedrijfskosten	2.736	4.522	1.786
Niet-recurrente bedrijfskosten	861	1.103	243
Bedrijfskosten	307.902	328.963	20.061
Bedrijfsresultaat	5.946	11.162	5.216
Financieel resultaat	2.276	3.467	1.191
Belastingen op het resultaat	70	135	65
Geconsolideerd resultaat	8.152	14.494	6.342
Aandeel van derden in het resultaat	-561	-610	-49
Aandeel van de groep in het resultaat	8.714	15.104	6.391



BOEKJAAR 2024	IN KEUR
Netto resultaat net van skeyes	15.382
Aandeel v/d groep in het resultaat van EPNB	332
Aandeel v/d groep in het resultaat van de Skydrone	-610
Aandeel v/d groep in het geconsolideerd resultat	15.104

De geconsolideerde jaarrekening sluit af met een winst van 14,5 miljoen €; het aandeel van de groep in het resultaat bedraagt 15,1 miljoen €, waarvan 15,4 miljoen € van de moederonderneming skeyes, 332 K€ van EPNB (50%) en een verlies van 610 K€ 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 99% van de geconsolideerde bedrijfsopbrengsten en 99% van de geconsolideerde bedrijfskosten.

De geproduceerde vaste activa betreffen interne ontwikkelingen van SkeyDrone.

Het geconsolideerde balanstotaal bedraagt 539 miljoen €. 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.

GEBEURTENISSEN NA BALANSDATUM

Niet van toepassing.

ACTIVA	2023	2024	EVOLUTIE
Vaste activa	118.676	138.659	19.984
Vlottende activa	442.715	400.379	-42.335
Totaal van de activa	561.390	539.038	-22.352

PASSIVA	2023	2024	EVOLUTIE
Eigen vermogen	289.852	307.692	17.840
Belangen van derden	2.407	1.797	991
Voorzieningen	21.408	24.690	3.283
Schulden	247.723	204.859	-42.864
Totaal van de passiva	561.390	539.038	-22.352

VERSLAG VAN HET COLLEGE VAN COMMISSARISSEN

VERSLAG VAN HET COLLEGE VAN COMMISSARISSEN VAN HET AUTONOMO OVERHEIDSBEDRIJF SKEYES OVER HET BOEKJAAR AFGESLOTEN OP 31 DECEMBER 2024

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 2024, de resultatenrekening afgesloten op 31 december 2024 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.

Het College van commissarissen heeft de wettelijke controle van de jaarrekening van het autonoom overheidsbedrijf voor het tweede jaar uitgevoerd.

VERSLAG OVER DE JAARREKENING

ORDEEL 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 2024 omvat, alsook de resultatenrekening van het boekjaar afgesloten op die datum en de toelichting, met een balanstotaal van € 537.773.442,78 en waarvan de resultatenrekening afsluit met een winst van het boekjaar van € 15.832.485,22.

Naar ons oordeel geeft de Jaarrekening een getrouw beeld van het vermogen en de financiële toestand van het autonoom overheidsbedrijf per 31 december 2024 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 ver-

antwoordelijkheden 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 2024 en de impact van de wijzigingen in de hypothesen op de omzet en het resultaat met name voor de jaren 2023 en 2024. Ingevolge de goedkeuring door de Europese Commissie op 13 december 2023 van een nieuwe versie van het prestatieplan (RP3) is de omzeterkenning met ingang van het jaar 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; Verslag van het College van Commissarissen over de jaarrekening van het autonoom overheidsbedrijf skeyes over het boekjaar afgesloten op 31 december 2024.
- 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 controlestandaarden (ISA's), is het onze verantwoordelijkheid om, in alle van materieel belang zijnde opzichten, het beheersverslag 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 aangelegenheden 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 opgesteld overeenkomstig de artikelen 3:5 en 3:6 van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen.

In de context van onze controle van de jaarrekening zijn wij tevens verantwoordelijk voor het overwegen, in het bijzonder 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 materieel belang te melden.

VERMELDING BETREFFENDE 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 vormingen, 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 opdrachten verricht die onverenigbaar zijn met de wettelijke controle van de jaarrekening en zijn in de loop van ons mandaat onafhankelijk gebleven tegenover het autonoom overheidsbedrijf.

Er werden geen bijkomende opdrachten die verenigbaar zijn met de wettelijke controle van de jaarrekening bedoeld in artikel 3:65 van het Wetboek van vennootschappen en verenigingen en waarvoor honoraria verschuldigd zijn, verricht.

ANDERE VERMELDINGEN

- Onverminderd formele aspecten van ondergeschikt belang, werd de boekhouding gevoerd in overeenstemming 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 bijzonder 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 aangelegd 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 beslissingen 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, *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 2024 (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 2024 omvat, alsook de resultatenrekening van het boekjaar afgesloten op die datum en de toelichting, met een balanstotaal van € 539.038.506,41 en waarvan de resultatenrekening afsluit met een winst van het boekjaar van € 14.944.277,32.

Naar ons oordeel geeft de Geconsolideerde Jaarrekening een getrouw beeld van het vermogen en van de financi-

ele toestand van de Groep per 31 december 2024, 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

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, waaronder die 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 2024 en de impact van de wijzigingen in de hypothesen op de omzet en het resultaat met name voor de jaren 2021 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 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 Vennootschap 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 ge-

volg 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 aangeestelden van het autonoom overheidsbedrijf, onder ande-

re 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*



RESULTATENREKENING IN '000 EUR	31/12/2023	31/12/2024	
Bedrijfsopbrengsten 310.411.506,82 315.181.317,60	315.181.317,60	341.303.849,21	
A. Omzet	309.568.222,61	335.191.053,55	REF A
B. Voorraad goederen in bewerking en gereed product en bestellingen in uitvoering			
C. Geproduceerde vaste activa			
D. Andere bedrijfsopbrengsten	5.431.505,06	5.507.143,47	
E. Niet recurrente bedrijfsopbrengsten	181.589,93	605.652,19	
Bedrijfskosten	308.371.427,91	328.940.269,80	
A. Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen			
1. Aankopen			
2. Voorraad: afname (toename)			
B. Diensten en diverse goederen	115.682.531,73	122.178.893,54	
C. Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	177.817.672,41	182.782.570,83	
D. Afschrijvingen en waardeverminderingen	13.454.554,44	15.235.794,54	
E. Waardeverminderingen op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvord.	440.955,68	-163.678,30	
F. Voorzieningen voor risico's en kosten	-2.618.481,54	3.282.561,30	
G. Andere bedrijfskosten	2.733.559,59	4.520.941,92	
H. Als herstructureringskosten geactiveerde bedrijfskosten			
I. Niet recurrente bedrijfskosten	860.635,60	1.103.185,97	REF B
Bedrijfswinst (Bedrijfsverlies)	6.809.889,69	12.363.579,41	
Financiële opbrengsten	2.435.117,34	3.626.886,18	
Recurrente financiële opbrengsten	2.435.117,34	3.626.886,18	
A. Opbrengsten uit financiële vaste activa			
B. Opbrengsten uit vlottende activa	30.697,08	181,41	
C. Andere financiële opbrengsten	2.404.420,26	3.626.704,77	
Niet recurrente financiële opbrengsten			
Financiële kosten	176.463,23	157.980,37	
Recurrente financiële kosten	176.463,23	157.980,37	
A. Kosten van schulden	157.554,17	103.784,38	
B. Waardevermindering op vlottende activa anders dan voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen - Toevoegingen (Terugneming)			

C. Andere financiële kosten	18.909,06	54.195,99
Niet-recurrente financiële kosten		
Winst (Verlies) van het boekjaar voor belasting	9.068.543,80	15.832.485,22
A. Onttrekking aan de uitgestelde belasting		
B. Overboeking naar de uitgestelde belasting		
Belasting op het resultaat		
A. Belastingen		
B. Regularisering van belastingen en terugnemering van voorzieningen voor belastingen		
Winst (Verlies) van het boekjaar	9.068.543,80	15.832.485,22
Onttrekking aan de belastingvrije reserves		
Overboeking naar de belastingvrije reserves		
Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar	9.068.543,80	15.832.485,22

RESULTAATVERKWERKING IN '000 EUR	31/12/2023	31/12/2024
Te bestemmen winst (verlies)	9.068.543,80	15.832.485,22
Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar	9.068.543,80	15.832.485,22
Overgedragen winst (verlies) van het vorige boekjaar		
Toevoeging aan het eigen vermogen		
aan de inbreng		
aan de reserves		
Toevoeging aan het eigen vermogen	9.068.543,80	15.832.485,22
aan de inbreng		
aan de wettelijke reserve		
aan de overige reserves	9.068.543,80	15.832.485,22
Over te dragen winst (verlies)		
Tussenkost van de vennoten in het verlies		
Uit te keren winst		
Vergoeding van de inbreng		
Bestuurders of zaakvoerders		
Andere rechthebbenden		

ACTIVA IN '000 EUR	31/12/2023	31/12/2024
Oprichtingskosten		
VASTE ACTIVA	123.312.218,98	143.103.197,75
Immateriële vaste activa	131.958,27	72.005,75
Materiële vaste activa	117.364.920,48	137.234.492,00
A. Terreinen en gebouwen	48.639.425,08	49.733.127,18
B. Installaties, machines en uitrusting	30.264.101,21	51.367.868,68
C. Meubilair en rollend materieel	3.744.821,14	2.620.984,88
D. Leasing en soortgelijke rechten		
E. Overige materiële vaste activa	3.998.372,71	2.998.442,09
F. Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	30.718.200,34	30.514.069,17
Financiële vaste activa	5.815.340,23	5.796.700,00
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	36.340,23	17.700,00
1. Aandelen		
2. Vorderingen en borgtochten in contanten	36.340,23	17.700,00

REF B

REF C

ACTIVA IN '000 EUR	31/12/2023	31/12/2024
VLOTTENDE ACTIVA	435.737.312,27	394.670.245,03
Vorderingen op meer dan één jaar	4.340.303,72	3.530.042,00
A. Handelsvorderingen		
B. Overige vorderingen	4.340.303,72	3.530.042,00
Vorraden en bestellingen in uitvoering		
A. Vorraden		
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	55.867.836,82	54.935.826,20
A. Handelsvorderingen	14.166.447,04	12.158.824,02
B. Overige vorderingen	41.701.389,78	42.777.002,18
Geldbeleggingen	100.020.593,09	110.021.091,08
A. Eigen aandelen		
B. Overige beleggingen	100.020.593,09	110.021.091,08
Liquide middelen	34.196.105,17	6.627.240,89
Overlopende rekeningen	241.312.473,47	219.556.044,86
TOTAAL VAN DE ACTIVA	559.049.531,25	537.773.442,78

REF D

REF D/E

PASSIVA IN '000 EUR	31/12/2023	31/12/2024	
EIGEN VERMOGEN	290.251.488,76	308.819.413,59	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	120.089.926,28	135.922.411,50	
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	103.089.926,28	118.922.411,50	
Overgedragen winst of overgedragen verlies			
Kapitaalsubsidies	161.562,48	2.897.002,09	
Voorschot aan de vennoten op de verdeling van het netto-actief			
VOORZIENINGEN EN UITGESTELDE BELASTINGEN	21.407.577,95	24.240.139,25	
A. Voorzieningen voor risico's en kosten	21.407.577,95	24.240.139,25	
1. Pensioenen en soortgelijke verplichtingen	4.698.173,91	4.217.044,91	
2. Belastingen			
3. Grote herstellings- en onderhoudswerken	12.064.846,53	15.456.653,56	
4. Milieuverplichtingen			
5. Overige risico's en kosten	4.644.557,51	4.566.440,78	
B. Uitgestelde belastingen			
SCHULDEN	247.390.464,54	204.713.889,94	
Schulden op meer dan één jaar	96.420.879,24	82.150.506,79	

PASSIVA IN '000 EUR	31/12/2023	31/12/2024	
A. Financiële schulden	95.530.624,20	81.140.915,41	
1. Achtergestelde leningen			
2. Niet achtergestelde obligatieleningen			
3. Leasingschulden en soortgelijke schulden			
4. Kredietinstellingen			
5. Overige leningen	95.530.624,20	81.140.915,41	REF G
B. Handelsschulden			
1. Leveranciers			
2. Te betalen wissels			
C. Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen			
D. Overige schulden	890.255,04	1.009.591,38	
Schulden op ten hoogste één jaar	100.299.401,84	88.518.638,50	
A. Schulden op meer dan een jaar die binnen het jaar vervallen	26.999.999,99	20.700.000,00	REF G
B. Financiële schulden			
1. Kredietinstellingen			
2. Overige leningen			
C. Handelsschulden	41.871.306,49	35.861.766,84	REF H
1. Leveranciers	41.871.306,49	35.861.766,84	
2. Te betalen wissels			
D. Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen			
E. Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	29.996.868,36	30.525.644,66	REF H
1. Belastingen	6.455.814,96	6.848.277,74	
2. Bezoldigingen en sociale lasten	23.541.053,40	23.677.366,92	
F. Overige schulden	1.431.227,00	1.431.227,00	
Overlopende rekeningen	50.670.183,46	34.044.744,65	REF D/E
TOTAAL DER PASSIVA	559.049.531,25	537.773.442,78	

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 overeenstemt met de eerste maandelijkse afschrijvingsschijf.

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 gediifferentieerd 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.

VOORRADEN

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 referentieperiode. Op basis van jaarlijkse updates van de vooruitzichten van de verkeersevolutie berekenen we voor de resterende jaren in de referentieperiode 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 euros 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 jaar⁴.

Het afgelopen boekjaar 2024, evenals de vier voorgaande boekjaren, behoren tot de derde 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 maatregelen⁵ en het indienen van verschillende opeenvolgende voorstellen van tarifiering over de tijd.

De Europese regelgeving 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 bekend 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 plan⁶. De door de Commissie voorgestelde corrigerende maatregelen⁷ 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 en 2024 vormt de basis voor de gerapporteerde omzet in 2023 en 2024.

In het prestatieplan voor de 3^{de} referentieperiode werd door de Belgische Staat beslist om de kostenbasis van het EUROCONTROL Agentschap met 3,5 miljoen € te verminderen (-0,5 miljoen € in 2023 en -3 miljoen € in 2024). skeyes draagt het Belgische deel van de werkingskosten van het Agentschap, maar kon ten gevolge van deze beslissing dit bedrag van 3,5 miljoen € niet doorrekenen aan de luchtvaartmaatschappijen. Gezien de regeringsswissel hebben de onderhandelingen over de financiering van dit bedrag niet veel vooruitgang geboekt. skeyes tracht de kwestie op de agenda te zetten voor bespreking met de regering en de nieuwe minister, maar er is geen zekerheid over de timing en de uitkomst van deze besprekingen. Vanuit het boekhoudkundige voorzichtigheidsprincipe werd bijgevolg beslist om hiervoor geen vordering te boeken bij de afsluiting op 31/12/2024.

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.

5. 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.

6. 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.

7. 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 2020-2024

EN-ROUTE ACTIVITEIT

		BOEKJAAR				
		2020	2021	2022	2023	2024
RAPPORTERINGSJAAR	2020	90% van werkelijke kostenbasis 2019				
	2021	97% van werkelijke kostenbasis 2020	97% 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)	
	2024	100% de l'assiette de coûts réelle de 2020	100% de l'assiette de coûts réelle de 2021	100% de l'assiette de coûts réelle de 2022	RP3 (goedgekeurde versie van 13/12/2023)	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 omzeterbepaling 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 Commissie⁸ 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 gehandhaafd 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 € omzet in het afgesloten boekjaar.
- 2023: Omzeterkenning voor 2023 op basis van het goedgekeurde prestatieplan van 13/12/2023.
- 2024: Omzeterkenning voor 2024 op basis van het goedgekeurde prestatieplan van 13/12/2023.

8. 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.

RAPPORTERINGSJAAR	BOEKJAAR				
	2020	2021	2022	2023	2024
	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)
	2024	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 kosten-efficiëntiedoelstelling 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.
- 2024: Omzeterkenning voor 2024 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 € hoger geweest zijn dan de omzeterkenning op basis van 90% van de werkelijke kostenbasis van 2019 (19,7 miljoen € voor *En-route* en 4,5 miljoen € voor *Terminal* EBBR).

In 2021 was enerzijds 18,6 miljoen € omzet opgenomen met betrekking tot het jaar 2020 en anderzijds zou de omzeterkenning voor *En-route* op basis van de werkelijke kostenbasis 7,6 miljoen € 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 € 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 € extra omzet met betrekking tot 2020 en 2021 voor *En-route*.

Voor 2023 en 2024 is de omzeterkenning op basis van het goedgekeurde RP3 prestatieplan.

In 2023 volgde er nog een correctie op van 2,5 miljoen € op 2022. Bovendien bevat de *En-route* omzet van 2023 -7,6 miljoen € 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. Vanaf 2024 zijn er geen nieuwe correcties meer.

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.

IN KEUR	WERKELIJKE KOSTENBASIS			RP3	
	2020	2021	2022	2023	2024
<i>En-route</i> omzet Jaarrekening	181.781	210.597	243.862	238.151	261.714
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				7.576	
<i>En-route</i> omzet pro forma	201.502	204.058	230.680	248.250	260.714
<i>Terminal</i> EBBR omzet Jaarrekening	45.035	54.599	55.639	62.808	66.191
Aanpassing van 90% A 2019 --> Actual Jaar N	4.468	-4.468			
<i>Terminal</i> EBBR omzet pro forma	49.502	50.131	55.639	62.808	66.191



BEROEP TOT NIETIGVERKLARING BIJ RAAD VAN STATE TEGEN KB BEHEERSCONTRACT M.B.T. TARIFERING OP DE LUCHTHAVEN VAN BRUSSEL-NATIONAAL

KB 7DE AVENANT DERDE BEHEERSCONTRACT

Brussels Airlines, Lufthansa en Swiss dienden een vernietigingsberoep in tegen het KB van 21 december 2023 waarbij de zevende wijziging aan het derde beheerscontract tussen de Staat en skeyes werd goedgekeurd. Met deze wijziging wordt de nieuwe tarifiering op de luchthaven van Brussel-Nationaal ingevoerd. skeyes is geen partij in deze procedure.

De Raad van State heeft in februari 2025 2 prejudiciële vragen gesteld aan het Grondwettelijk Hof aangaande de rechtsmacht van de Raad van State om te kunnen oordelen over het beroep. Het is wachten op het arrest van het Grondwettelijk Hof waarna de procedure voor de Raad van State wordt verdergezet.

KB VIERDE BEHEERSCONTRACT

Brussels Airlines, Lufthansa en Swiss alsook DHL en EAT dienden een vernietigingsberoep in tegen het KB van 25 mei 2024 waarbij het vierde beheerscontract tussen de Staat en skeyes werd goedgekeurd. Het beroep is gericht tegen de tarifiering op de luchthaven van Brussel-Nationaal. skeyes is tussengekomen in deze procedure.

Het is wachten op het verslag van de auditeur.

In de huidige stand van de procedures is het onduidelijk wat de eventuele gevolgen voor skeyes zullen zijn.

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

In de loop van het jaar 2024 heeft skeyes een grondige inventariscontrole uitgevoerd van de vaste activa, waarbij de investeringsverantwoordelijken dienden te bevestigen of de geboekte investeringen (systemen, uitrusting, materiaal, ...) nog in gebruik zijn.

Op basis van deze controle werd de inventarislijst in overeenstemming gebracht met de realiteit; de systemen en uitrustingen die niet langer in gebruik zijn, werden na goedkeuring door de investeringsverantwoordelijken boekhoudkundig buiten gebruik gesteld.

In de cijfers van 2024 zijn de uitzonderlijke afschrijvingen op deze assets onder de rubriek "niet-recurrente bedrijfskosten" opgenomen.

REF C***Toelichting bij de financiële vaste activa – deelneming in SkeyDrone (rubriek 280)***

Skeydrone realiseerde in 2024 een verlies van 1,2 miljoen €, wat het totaal van de overgedragen verliezen op 5.05 miljoen € 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 2025-2029 toont aan dat er vanaf 2028 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 kosten (rubriek 492/3) – Subsidie te ontvangen van de Staat***

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 € 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 € om de energietransitie te ondersteunen.

Tijdens het boekjaar 2024 werd 3,1 miljoen € van de ontvangen subsidies besteed aan energie-initiatieven.



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

ACTIEF

De overlopende rekeningen op het actief bevatten voor 195,4 miljoen € aan correctiemechanismen. Dit zijn voorde-
ringen op de luchtvaartmaatschappijen die voortvloeien
uit inflatie-, traffic- en kostenverschillen in toepassing van
de Europese verordening over de prestatie-en heffingsre-
geling⁹. 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-pandemie¹⁰ - gespreid over 7
jaar aangerekend in de unit rate (van 2024 tot en met 2030).
De daling van 19,9 miljoen € ten opzichte van eind 2023 kan
uitgelegd worden doordat 2024 het eerste jaar is waarin
een deel van het correctiemechanisme van 2020 en 2021
werd verrekend.

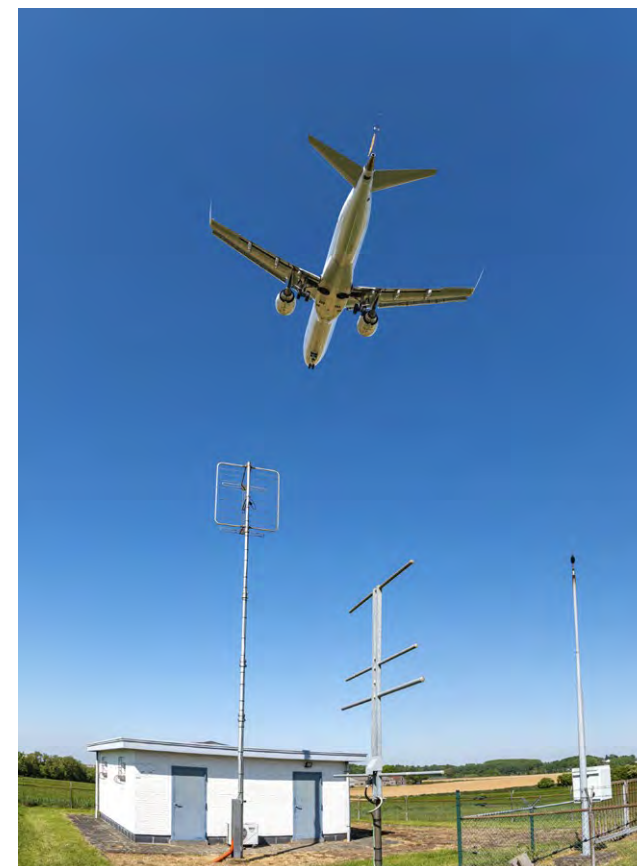
IN KEUR	2023	2024	EVOLUTIE
Correctiemechanisme <i>En-route</i> RP3	208.404	188.074	20.330
Correctiemechanisme <i>Terminal</i> RP3	6.923	7.318	395
Correctiemechanisme op overlopende rekeningen Actief	215.327	195.392	-19.935

IN KEUR	2023	2024	EVOLUTIE
Correctiemechanisme <i>En-route</i> RP3	28.611	16.894	11.718
Correctiemechanisme <i>Terminal</i> RP2	85	85	-
Correctiemechanisme <i>Terminal</i> RP3	1.984	1.631	353
Correctiemechanisme op overlopende rekeningen Passief	30.680	18.609	-12.071

PASSIEF

De overlopende rekeningen op het passief bevatten voor
18,6 miljoen € aan correctiemechanismen. Dit zijn bedra-
gen die de luchtvaartmaatschappijen op 31/12/2024 tegoed
hebben van skeyes ten gevolge van mogelijke inflatie-, traf-
fic- en kostenverschillen. In principe worden ze telkens ver-
rekend in de unit rate van 2 jaar later.

De daling in het correctiemechanisme wordt grotendeels
verklaard door de corrigerende maatregelen die in minde-
ring werden gebracht van de kostenbasis van 2024 n.a.v.
het herziene prestatieplan. Het bedrag van de corrigerende
maatregelen is via de 'unit rate' van 2024 teruggegeven
aan de luchtruimgebruikers. Bijkomend werd het correc-
tiemechanisme van 2022 grotendeels verrekend in de 'unit
rate' van 2024.



Het bedrag van het correctiemechanisme *Terminal* RP2 op
31/12/2024 is afkomstig van 2019 en is het overblijvende deel
dat in voorgaande jaren niet verrekend werd door de lager
dan geplande traffic. Dit bedrag wordt verrekend in de unit
rate en facturatie van 2025.

9. 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.

10. 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.

REF F

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

De stijging in de kapitaalsubsidies heeft betrekking op het deel van de, door de Belgische staat ontvangen, subsidies voor energietransitie gelinkt aan door skeyes gerealiseerde investeringsuitgaven.

De winst van het boekjaar (15,4 miljoen €) wordt toegevoegd aan de beschikbare reserves.

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 € van de Belgische Staat om de operationele en financiële continuïteit van het overheidsbedrijf te waarborgen. De modaliteiten van terugbetaling zijn opgenomen in bijlage 7.3 bij het vierde beheerscontract tussen de Staat en skeyes (goedgekeurd bij KB van 25/05/2024), met name een jaarlijkse terugbetaling gespreid over 7 jaar. De eerste schijf van de lening (15,7 miljoen €) werd in december 2024 terugbetaald.

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". Het zelfde principe is in de cijfers van 2024 toegepast.

IN KEUR	KAPITAAL	WETTELIJKE RESERVES	BESCHIKBARE RESERVES	OVERGEDRAGEN RESULTAAT	KAPITAAL SUBSIDIES	TOTAAL EV
31/12/2023	170.000	17.000	103.090	0	162	290.251
Winst van het boekjaar 2023			15.382			15.382
Kapitaalsubsidies					2.827	2.827
In resultaat name kapitaalsubsidie					-91	-91
31/12/2024	170.000	17.000	118.472	0	2.897	380.369





member of FABEC
www.skeyes.be

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

Maatschappelijke zetel
De MeeÛssquare 35
B-1000 Brussel

Foto's
Branislav Milić
Erwin Ceuppens
Adobe Stock

Grafisch ontwerp
Paf!
pafdesign.be